Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
5 juli 2019

Verslag

Betreft	Verslag Routine overleg
Vergaderdatum	4 juli 2019
Vergadertijd	09:00 - 10:00
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, z.404
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e (NS) 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW)

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslag routine overleg 6 juni 2019

Het routineverslag wordt vastgesteld.

b) Terugkoppeling werkbezoek team 10.2.e d.d. 20 juni jl.

NS geeft een korte terugkoppeling van het werkbezoek aan NS door het cluster Marktordening. NS stelt voor om de presentaties van dit werkbezoek (o.a. over MaaS en Data uitwisseling) ook te geven aan het concessieteam van IenW. 10.2.e en 10.2.e organiseren dit.

c) Kamervragen Marktordening

IenW deelt mede dat in het kader van Schriftelijk Overleg een aantal Kamervragen zijn gesteld over Marktordening. Een tweetal vragen zien daarbij toe op de MTR. NS biedt aan hiervoor input te leveren indien nodig.

d) Stand van zaken OV-betalen

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
5 juli 2019

BRW [redacted]

Met opmerkingen 10.2.e]: Verplaatst.

e) Verzoek KiM reizigersvertragingsminuten 2017 en 2018

BRW [redacted]

f) ICNG België: externe communicatie over seriebestelling

BRW [redacted]

g) Toezeggingen n.a.v. AO Spoor 4 april

BRW [redacted]

h) Procesmelding onderzoek spoortaafschade HSL IenW en InfraSpeed

BRW

2. Stand van zaken IC Brussel 12/4

BRW

BRW

3. Wvttk en afsluiting

B

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
5 juli 2019

Agenda MTR overleg

13 november 2019, 14:30 - 16:00 uur, Utrecht, LvP, 10K03

Genodigden 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e
10.2.e, 10.2.e

1. **Voortgang evaluaties vervoerconcessie en financiële balans**

IenW geeft een toelichting op de voortgang en planning van de evaluatie van de vervoerconcessie en de financiële balans.

2. **Voortgang en proces MTR-onderhandelingen**

NS en IenW blikken terug op het gesprek over de afspraken MTR tussen 10.2.e en 10.2.e op 12 november en bespreken wat dit betekent voor de vervolgstappen.

3. **Proces verwerken concessiewijzigingen**

NS en IenW maken werkafspraken over het proces rondom het verwerken van de concessiewijzigingen die voortvloeien uit de MTR.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e) - DGB; 10.2.e
10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Agenda routine overleg 13 november 2019
Datum: maandag 11 november 2019 17:44:01
Bijlagen: image001.png
01. Agenda routine overleg 13 november 2019.pdf
02. Agenda MTR overleg 13 november 2019.pdf
Bijlage 1. Verslag routine 09-10-2019 DEF.PDF
Bijlage 2. Verslag MTR overleg 09-10-2019 DEF.PDF
Bijlage 3 191113 - Top 10 Drukke treinen 2020 incl toelichting.pdf
Bijlage 4. 191105 - Managementsamenvatting.pdf
Bijlage 5 Aanbevelingen 3e rapport Rebel DEFCON.PDF

Dag allen,

Bijgaand de agenda en bijlagen voor de routine en het MTR overleg op 13 november 14:30-16:00 te Utrecht.

Bijlage 1 en 2 betreffen de verslagen van de routine en MTR overleg in oktober. Bijlage 3, 4 en 5 horen bij agendapunt 3; Resultaten Extern Onderzoek KPI Zitplaatskans. Bijlage 3 is de nieuwe Top Tien Drukke Treinen (is hamerstuk). Bijlage 4 en 5 zijn TK en betreffen de Managementsamenvatting van het Auditrapport van Rebel en overzicht van de aanbevelingen en eigenaren binnen NS.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Verslag stakeholdersbijeenkomst ordening spoor 16 juli 2019

Aanwezig: 10.2.e 10.2.e Rover), Anne Hettinga (Arriva, voorzitter FMN), 10.2.e (Keolis, 10.2.e 10.2.e (Vervoersregio Amsterdam i.p.v. Sharon Dijksma), Alexandra van Huffelen (directeur GVB), John Voppen (COO ProRail), 10.2.e NS), 10.2.e 10.2.e ov-aanbestedingen provincie Zuid-Holland ipv 10.2.e), Jan van Selm (directeur Dova), Bas van Weele (Arriva), 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW).

Rover
- De uitdagingen voor de toekomst, genoemd in het OV-toekomstbeeld zijn op een aantal punten verouderd, er is inmiddels een klimaatakkoord. *(IenW: de hoofdlijnen van al deze besluiten blijft overeind, accenten anders).*
- Groei blijkt sterker dan ramingen, en de ordening moet in staat zijn dat te accommoderen.
- Rol van I&W verandert per model. Breng deze rol scherp in kaart en kijk of je als I&W die rol kan en wil vervullen.
- Maak het besluit niet ideologisch.

DO
- Mogelijkheid om andere lijnen te decentraliseren. I&W neemt andere opties wel mee in de besluitvorming. *IenW: als er ideeën zijn of er dingen af of bij het HRN moeten, dan is dit de tijd om het aan te geven.*
- Denk bij het decentraliseren van delen van het HRN na over de gevolgen. Zo is internationaal vervoer beperkt tot HRN.
- Bij onderhands gunnen moet er een terugvaloptie zijn.

ProRail
- Hoe pakken we het transitieproces aan? Essentieel om een goed besluit te kunnen nemen. Transitierisico's moeten heel zorgvuldig worden meegenomen in de besluitvorming. Kleine stapjes nemen.

GVB
- Marktordening is politiek vraagstuk, je kunt beide kanten op redeneren met alle onderzoeken die je laat doen.
- Regie over alle onderzoeken is issue nu gekozen is voor het opbreken van het besluit in diverse onderzoeken.
- Omvang onderzocht pakket: alleen HRN, of ook over aanvullende activiteiten en nieuwe mobiliteitsconcepten? Probeer het gesprek te voeren vanuit de inhoud en de opgave voor het OV. De ideologische discussie kan in de politiek.

DOVA:
- Stel dat wij zeggen dat lange afstandvervoer niet ten koste mag gaan van regionaal vervoer. Waar komt die vraag terug in deze discussie? Het is hen niet helemaal helder wat waar nu precies wordt onderzocht. Er zijn financiële redenen voor een keuze voor een intercity versus regionale trein. Zij vinden het belangrijk dat de juiste vragen gesteld worden bij het onderzoek naar openbaar aanbesteden of onderhands gunnen. Decentrale overheden zijn daarom graag mede-opdrachtgever voor het onderzoek.
- Bekijk decentralisatie ook vanuit de bestuurlijke ontwikkeling i.p.v. alleen vanuit marktordening.
- Voor concessies is coördinatie en regie steeds belangrijker. De vraag is of de huidige governance voldoet. Er moet meer afstemming komen tussen concessieverleners.
- Reikwijdte van concessies moet breder zijn, inclusief MaaS, doelgroepenvervoer etc (wordt gesteund door GVB, G4 en DO's)

FMN:
- Programma van Eisen op basis van een formele marktconsultatie bij onderhands gunnen; dan krijg je alle expertise binnen.
- IenW heeft vooral aandacht HRN en minder voor regionale concessies.
- Prioriteitsregels voor sprinters verschillen als het gaat om HRN-sprinters en regionale sprinters

Allen:

- Er zijn veel maatschappelijke partijen waarvan steun kan worden verwacht maar die wij niet inzichtelijk hebben. Die ook benaderen.
- ***IenW:*** *Zijn er nog partijen die hier niet aan tafel zitten maar die wij wel moeten raadplegen?*
  NS: Kijk naar de partijen die van jou houden. Natuurverenigingen. Kijk naar BZK.
  FMN: Opdrachtnemers van partijen zijn belangrijke stakeholders. Nedtrain, onderhoudspartijen, leveranciers.
  OVNL en G4 ook uitnodigen. *[actie is genomen, OVNL en G4 zijn uitgenodigd]*

Memo

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aan Ministerie van IenW
Onderzoekers Royal Haskoning DHV

Van 10.2.e
Telefoon 06 – 10.2.e

Datum 24 juli 2019
Kenmerk 10.2.e 2019.07.24
Onderwerp Reactie conceptrapport op hoofdlijnen Stations

Beste onderzoekers en begeleiders van het onderzoek stations,

Graag bieden wij hierbij – in aanvulling op de klankbordgroepbespreking van 17 juli jl. - de reactie van NS aan op het conceptrapport stations op hoofdlijnen van Royal Haskoning DHV, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het rapport betreft een eerste uitwerking op hoofdlijnen. Ook zijn bepaalde hoofdstukken nog niet ingevuld. Mogelijk dat daarom een deel van onze opmerkingen in een volgende versie achterhaald zullen zijn. Desondanks hopen we met de aanbevelingen de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren, om daarmee een goed antwoord te kunnen geven op de vraag bij welke stationsordening de reiziger uiteindelijk het beste gebaat is. Allereerst geven wij de hoofdpunten van de aanbevelingen weer. In de bijlage is daarnaast een overzicht opgenomen van opmerkingen en feitelijke onjuistheden op detailniveau.

Maak de observaties van de functionering van de huidige stationsordening objectief
We lezen in hoofdstuk 3 een behoorlijk aantal opmerkingen van geënquêteerden. Deze zijn anoniem geïnterviewd, bovendien is geen lijst opgenomen van geïnterviewde partijen. Het is waardevol te bezien of de relevante personen geïnterviewd zijn. NS draagt hier graag ideeën voor aan. Zo denken wij b.v. aan 10.2.e (Universiteit Utrecht), die over dit onderwerp een seminar heeft gegeven tijdens de reeks ‘Toekomst op de Rails’. Het paper is te vinden via *detoekomstopderails.nl*.

Dit hoofdstuk geeft een zeer subjectief antwoord op de vraag wat de ervaringen zijn met de huidige ordening en er mist bovendien een inschatting van hoe impactvol deze voorbeelden zijn. Concreet gaat het om de volgende observaties, in de bijlage zijn voorbeelden opgenomen;

- We missen op meerdere punten een feitelijke, kwantitatieve onderbouwing van gedane uitspraken in de interviews. Wij verwachten daarbij een expert judgement van de onderzoekers en/of een verificatie bij de partij die het betreft
- Er mist een duiding van hoe vaak bepaalde voorbeelden zich voordoen en of deze incidenten betreffen of dat het structureel is.
- We ervaren de toonzetting op meerdere plekken als suggestief, terwijl een meer neutrale verslaglegging passend zou zijn.
- We kunnen niet beoordelen hoe genoemde punten zich verhouden tot de huidige performance van stations – wat zijn uiteindelijk de gevolgen voor de reiziger?
- Het is niet mogelijk te beoordelen of de juiste stakeholders zijn geïnterviewd, omdat er geen lijst opgenomen is van partijen die de onderzoekers gesproken hebben.

Stations in Nederland hebben de afgelopen 15-20 jaar enorme ontwikkelingen doorgemaakt. Van kille, onveilige stations naar aantrekkelijke stations waar het prettig is om te verblijven. Dit is (mede) een resultaat van de werking van de huidige ordening. Het zou logisch zijn dat hieraan in het rapport meer aandacht wordt besteed en dat dat meer in verhouding staat tot de commentaren als opgenomen in hoofdstuk 3.

Breng in kaart hoe het gaat op de stations en wat het aanbod aan de reiziger is
Belangrijk wanneer we kijken naar de ordening is wat de consequentie is voor de reiziger. Dat mist in het voorliggende rapport. We zijn op zoek naar de beschrijving van hoe het nu feitelijk op de stations gaat (de huidige performance, wellicht ook vergeleken met andere Europese landen) – wat krijgt en ziet de reiziger? Wat is de ontwikkeling hier geweest? Wat gaat goed? Wat gaat minder goed? En mochten zaken minder goed zijn, zijn dit punten die dusdanig belangrijk zijn dat nadelen van een transitie opwegen tegen de mogelijke voordelen? Wat is verbeterd in het verleden?

Benader het station ook vanuit de toekomstige opgave vanuit OV Toekomstbeeld
Het zou logisch zijn om ook te kijken naar de uitdagingen van de stations in Nederland zowel vanuit de ontwikkelingen vanuit het verleden als vanuit de toekomstige opgave zoals opgenomen in OV Toekomstbeeld. Deze kunnen gerelateerd worden aan de ordeningsvraagstukken die voorliggen. Daarbij dient ook de aard van de organisaties en de ontwikkeling die beide organisaties daarin doorgemaakt hebben meegenomen te worden. We missen dat vooralsnog in het rapport.

Beschouw de bouwstenen als integraal onderdeel van het rapport
Diverse inhoudelijke bouwstenen worden nog ingevuld bij het definitieve concept, het gaat dan bijvoorbeeld om een financiële en juridische analyse. Graag benadrukken we dat het hele rapport één integraal geheel zou moeten vormen. Wij begrepen dat juristen van het Ministerie het juridisch bouwblok invullen. Wij geven ter overweging mee het juridisch bouwblok in het kader van objectiviteit ook bij de onderzoekers neer te leggen. Daarnaast wordt in het rapport gesteld dat de inhoud v.w.b. gelijk speelveld uit het rapport van ACM gehaald wordt. Goed om daarbij op te merken dat partijen nog de gelegenheid geboden is hierover in gesprek te gaan met het Ministerie van IenW en dat zij hier nog een duiding bij geeft. Zo heeft NS ook een aantal kanttekeningen bij de definitieve Quickscan. Daarbij merken we tot slot graag op dat het onderwerp mededinging nu als separaat onderdeel neergezet wordt, terwijl dit een onderdeel van de juridische bouwsteen zou moeten zijn. De vraagstelling raakt ook direct aan Europese regelgeving.

Pas een gedegen afwegingskader toe op de verschillende varianten
De vier mogelijke varianten voor de toekomst worden in dit conceptrapport slechts op hoofdlijnen uitgewerkt. Wij missen in dit hoofdstuk nog de diepgang in de analyse en een duidelijk afwegingskader waartegen de opties afgezet worden. Bovendien is de uitwerking van de vier opties nu grotendeels gebaseerd op het derde hoofdstuk met de (subjectieve, zie eerdere opmerking) ervaringen met de huidige ordening. Een verduidelijking is gewenst van de precieze probleemstelling waarvan in het onderzoek wordt uitgegaan en hoe criteria die zullen worden gehanteerd bij het toetsen van de vier opties hierop zijn afgestemd. De verwachting van NS is dat er naast een toets van de criteria per optie ook een nadere analyse zal plaatsvinden van risico's en kansen.

Neem de transactierisico's van een wijziging in de ordening mee in de afweging
Bij elke verandering ontstaan mogelijke transactierisico's en –kosten. Het is dan ook evident dat mogelijke voordelen van een andere ordening op moeten wegen tegen deze risico's en kosten. Grote wijzigingen in de ordening zullen leiden tot zeer hoge kosten, verregaande consequenties hebben voor medewerkers en reizigers, en tot onzekerheden leiden in de uitvoering van lopende projecten op en rondom stations die cruciaal zijn voor de bereikbaarheid. Zo zal er bijvoorbeeld sprake zijn van juridische wijzigingen, operationele effecten op bestaande organisaties en tijdverlies bij lopende projecten en programma's. Een model moet substantieel beter zijn voor de reiziger om een transitie in te willen gaan. Ook zal het vele jaren duren voordat een wijziging in de ordening zijn beslag vindt. Waarbij het nog maar de vraag is of het uiteindelijke resultaat beter is dan de huidige situatie. Vanuit het bestaande perspectief (het gaat goed met stations) is dus ook de vraag wat hier de inhoudelijke rationale achter is.

Tot slot
Wij lichten de punten uiteraard graag toe in een persoonlijk gesprek en vernemen graag hoe onze opmerkingen verwerkt worden in het definitieve conceptrapport.

Vriendelijke groet,

10.2.e
Stakeholder- en concessiemanagement NS

Bijlage – detailopmerkingen per pagina

Pagina	Opmerking
3. 1.2.	Typo in de vierde zin: "mededinging technische" is onjuist.
4. 1.4.2.	Er is duidelijkheid nodig wat juridisch gezien de (on)mogelijkheden zijn om deze intentie en aanvullende afspraken te kunnen veranderen. In de huidige formulering oogt het als een doel op zich.
4. 1.4.3.	Het onderwerp mededinging wordt nu als separaat onderdeel neergezet, terwijl dit een onderdeel van de juridische bouwsteen zou moeten zijn. De vraagstelling raakt ook direct aan Europese regelgeving, in het bijzonder aan richtlijn 2012/34/EU, de Spoorwegwet en aanverwante regelgeving. Het is derhalve zinvol deze twee bouwstenen samen te voegen tot één bouwsteen, hierin kan het volledige kader worden weergegeven
6. 1.6.	Stations en stationsomgevingen tot maximaal 500 meter. Niet duidelijk is waar deze afstand vandaan komt. Wellicht afgeleid van de grenzen van de overbouwingsrechten. Die vallen echter niet onder de scope van het onderzoek. De afbakening is de stations.
7. 2.1. 3e alinea	"Daadwerkelijke" vervangen door "juridische". De economische en feitelijke overdracht vond plaats in 1995.
7. 2.1. 4e alinea	Uitplaatsing van ProRail zou sowieso plaatsvinden. Geen gevolg van structurele problemen zoals nu wordt gesuggereerd.
7. 2.1. 5e alinea	Na hoofdinfrastructuur een punt. De volgende zin over DZI staat op zichzelf. De afspraken over o.a. stationsgebouwen als vastgelegd in de DZI blijven onverminderd van kracht.
8. 2.2. 2e alinea 3,	Voorstel voor andere formulering: NS is eigenaar van de GI met alle lusten en lasten en kan en mag de GI commercieel exploiteren waarbij zij rekening houdt met voldoende transfercapaciteit etc.
8. 2.2. 4e alinea	Wordt opgedragen vervangen door "in kader van uniforme uitstraling wordt uitgevoerd door NS Stations".
8. 2.2. 5e alinea	Elementen als trappen, liften zijn ook onderdeel van de RVVI.
9. 2.3. 3e alinea, 5e aandacht-streepje	Het is niet duidelijk waarom aan dit punt de marktordening is toegevoegd. Dit volgt ook niet uit de LTSA deel 2.
11. 3. 2e alinea	Voorstel om hier zoveel mogelijk te blijven bij tekst DZI. NS financiert de toegevoegde commerciële voorzieningen op kostprijs cf. het bepaalde in de DZI en andere extra's die bijdragen aan een betere stationsbeleving voor de reiziger. De voorbeelden werken verwarrend omdat toiletten meestal worden gefinancierd door ProRail. Extra toiletten kunnen worden gefinancierd door NS. Er zijn ook voorbeelden van financiering door NS van de transfer infrastructuur zoals bij Amsterdam Zuid. Voorstel om de voorbeelden daarom te schrappen.
11. 3. 4e alinea	Voorstel om eerste zin te laten vervallen. De afspraken over wie waarvoor verantwoordelijk is op een station zijn in de basis helder en zijn goed uitlegbaar. Het is verder een aanname dat doordat er grijze gebieden zijn, er discussies ontstaan. Vraag is of dat de echte reden is. Voorstel vervangen door: "In de praktijk kan er echter discussie ontstaan over wie waar verantwoordelijk voor is. Deze discussie is aangewakkerd door ZBO en marktordeningsdiscussies".

12. 3. 5e alinea	Deze alinea roept vragen op. In DZI is de financiering en beheer en onderhoud van stations duidelijk beschreven. Dit wordt ten aanzien van beheer en onderhoud jaarlijks vastgelegd in een overeenkomst (NOA). Ook wie waarvoor in het station verantwoordelijk is in de DZI helder beschreven. Hetgeen in deze alinea staat miskent dat ook de spoorwegondernemingen hierin een rol hebben op basis van dezelfde verordening (artikel 26). Het is dus niet eens mogelijk om één partij aan te wijzen, dit zou in strijd zijn met deze verordening. Uit het recente arrest van 10 juli 2019 (C-210/18) WESTbahn/ÖBB van het Hof van Justitie van de Europese Unie kan worden afgeleid dat het verlenen van toegang tot passagiersstations en de gebouwen daarvan (zoals stationsgebouwen) dienstvoorzieningen zijn. Dit valt dus niet onder “gebruik van spoorweginfrastructuur”. Zie onder meer rechtsoverweging 31 en ook de conclusie van de AG (53 tot en met 61).
12. 3.5e alinea	De suggestie die in deze alinea verder wordt gewekt is dat er geld naar het vervoersbedrijf van NS zou gaan. NS moet echter op basis van diverse (wettelijke) verplichtingen gescheiden boekhoudingen voeren. Het is daarnaast niet duidelijk waarom het voor alle partijen duidelijk zou moeten zijn hoe de geldstromen lopen, dit is relevant voor de geldverstrekker (de overheid) en de ontvangende partijen.
12. 1e alinea	Deze zin kan NS niet plaatsen. De verantwoordelijkheidsverdeling is helder. Ten aanzien van de transfer is in de Spoorwegwet een regeling opgenomen inhoudende dat de minister een aanwijzingsbevoegdheid heeft.
12. 2e alinea	Deze alinea is te generiek en zonder nadere onderbouwing geformuleerd. Afstemming kan in voorkomende gevallen een lastig punt zijn. De laatste zin objectiever en minder generiek formuleren. Nu lijkt het of verbeterprogramma’s tijdelijk zorgen voor een verbetering, waarna partijen altijd in hun oude patronen terugvallen. Dat is te zwart wit. Feit is wel dat de samenwerking met enige regelmaat tijd en onderhoud vraagt. Dat is op zich niet vreemd in welke samenwerkingsrelatie dan ook.
12. 3e alinea	In deze alinea mist dat ook NS Stations naast haar commerciële belang wel degelijk ook zelf rekening houdt met het publieke belang. Ze zoekt de randen op van de commerciële exploitatie op suggereert alsof ze dat niet zou doen. Voorstel om “zoekt de randen” op te vervangen door “zorgt, ook rekening houdend met het publiek belang, voor de commerciële exploitatie”.
12. alinea 5	Dit is een op dit moment lopende discussie tussen ProRail en NS. NS stelt zich op het standpunt dat looproutes niet in de Europese richtlijn staan. Wel toegangswegen. Een toegangswet verbindt tot aan het stationsgebouw. Het passagierstation valt niet onder HSWI zoals volgt uit een recente Europese uitspraak (zie hierna) en valt niet onder de beheerconcessie. De toevoeging van looproutes in de beheerconcessie 2015 heeft naar de mening van NS geen wettelijke basis. NS is verantwoordelijk voor de looproutes in de GI.
13. 1e alinea	Volgens NS is hier geen sprake van non-compliance. Al het werk uit te voeren door derden wordt via Europese aanbesteding in de markt gezet. Dit geldt niet voor werkzaamheden van NS Stations zelf (de zg. apparaatskosten). Dit zijn echter geen managementkosten. De managementkosten worden niet doorberekend.

13. 2e alinea	Het gestelde in deze alinea wordt stellig gebracht alsof dit zo zou zijn. NS herkent dit niet. Partijen leggen hun afspraken vast in een jaarlijks beheercontract (NOA). Als partijen over en weer hun afspraken niet nakomen kunnen ze elkaar daar op aanspreken. NS herkent zich ook niet in de passage waarin staat dat het voor ProRail lastig is om een integraal contract voor aanleg, beheer en onderhoud af te sluiten. Hierover zijn door partijen afspraken te maken en er zijn door ProRail en NS inmiddels goede eerste ervaringen opgedaan (bijv. onderhoud liften).
13. 3e alinea	NS vindt het voorbeeld van het evenementenplein geen goed voorbeeld, omdat het een incident betrof. Dat is een eenmalig voorval geweest waarbij er tussen ProRail en NS discussie ontstond over de impact op de transfer. De veiligheid is geen moment in het geding geweest.
13. 4e en 5e alinea	NS herkent niet hetgeen hier staat. In de projecten wordt steeds beter samengewerkt tussen ProRail/NS Stations en huurders om de verplaatsingskosten zoveel mogelijk te beperken. Dat is een gezamenlijk belang. Hierbij zij ook opgemerkt dat de wijze waarop het nu is opgeschreven staat, voorbijgaat aan het feit dat de aanwezigheid van commercie ook veel oplevert in de stationsbeleving en sociale veiligheid.
13. 3. 6e alinea	NS herkent zich niet in beeld dat in deze alinea wordt geschetst. Voorstel om de eerste zin eruit te halen dan wel objectiever te formuleren. Deze is suggestief en niet onderbouwd. Het risico van kruissubsidie is onder meer door Deloitte en de ACM onderzocht en hier zijn geen aanwijzingen gevonden voor de hier gesuggereerde stelling. Daarnaast wordt ook het begrip dominantie zonder nadere toelichting gehanteerd. Ook het voorbeeld dat daarna wordt gebruikt strookt niet met de beschikkingenpraktijk van de ACM (2996/55) en de Europese regelgeving omtrent diensten en dienstvoorzieningen (onder andere transparantie en non-discriminatie verplichtingen).
14. 3e en 4e alinea	Indien regionale partijen bij stationsontwikkelingen betrokken zijn – en dat gebeurt in praktijk steeds meer - worden door ProRail en NS met deze partijen goede gebalanceerde afspraken gemaakt over realisatie, beheer, onderhoud en de financiering waarbij rekening gehouden wordt met wensen en belangen van alle partijen, De indruk wordt nu gewekt alsof regionale overheden onvoldoende invloed zouden hebben. NS herkent zich niet in de (niet-onderbouwde) passage dat NS wellicht te dominant is voor multimodale knooppunten en verzoekt die passage te schrappen dan wel neutraler te formuleren. Dit alles sluit overigens aan bij de algemene opmerking die geplaatst is, dat heel hoofdstuk 3 subjectief geformuleerd is.
15. 4e alinea	Uit het recente arrest van 10 juli 2019 (C-210/18) WESTbahn/ÖBB van het Hof van Justitie van de Europese Unie volgt dat perrons onderdeel zijn van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze zouden in optie 4 dan ook voor een volledige analyse naar NS overgaan.
15. 4e alinea	De toelichting in de tabel klopt niet overal. Zo wordt het dagelijks beheer van zowel GI als RVVI als het constructief beheer van de GI uitgevoerd door NS Stations. De uitvoering van het constructief beheer van de RVVI ligt bij ProRail. In de tabel staat in de linkerkolom onderaan “vastgoed” opgenomen. De scope van het onderzoek betreft de stations en niet de gronden in de stationsgebieden. Formulering in het blok beperken tot (her)ontwikkelen stations.
16. 2e alinea	Optimalisaties lijken hier een limitatieve opsomming. In deze fase van het onderzoek is het gewenst om aantal mogelijkheden open te houden zodat

	wijzigingen en aanvullingen mogelijk blijven. Voorstel om in de eerste zin "de volgende" te verwijderen en de zin te eindigen met "waaronder". Bij het onderzoeken van mogelijke optimalisaties is het ook belangrijk aandacht te besteden aan hetgeen verloren gaat bij invoering van de optimalisaties.
16. Algemeen	In 1.4. wordt aangegeven dat de opties langs verschillende criteria (o.a. juridisch, organisatorisch) bekeken zullen worden. Dat mist nu in het langslopen van de opties.
16. 2e alinea, 1e aandacht-streepje	Ten aanzien van de verantwoordelijkheid voor de transfer in de GI verwijst NS naar de opmerking hiervoor bij pagina 12. De zin met de verwijzing naar energie en apps is vaag geformuleerd. Deze voorbeelden zijn waarschijnlijk opgenomen naar aanleiding van een discussie over de scope van het commercieel exploitatierecht van NS Stations op de RVVI. Voorstel om deze voorbeelden hier nu niet te noemen
16. 2e alinea, 2e en 3e aandacht-streepje	Op wat voor soort partijen wordt gedoeld met "veel". Ook verderop wordt verwezen naar partijen. Niet duidelijk is wat voor soort partijen dat zijn. Is het mogelijk dat te verduidelijken met behoud van anonimiteit. Dan zijn de opmerkingen ook beter te plaatsen. Dit sluit aan bij de algemene opmerking die eerder in deze reactie geplaatst is.
16. 2e alinea 4e aandacht-strepje	**NS** is reeds gehouden tot het houden van een gescheiden boekhouding. Op grond van artikel 2:10 Burgerlijk Wetboek ("BW") is elke juridische vennootschap verplicht om een boekhouding te voeren. Aangezien NS meerdere juridische entiteiten heeft, betekent dit dat er tussen de verschillende entiteiten een gescheiden boekhouding wordt gevoerd. De juridische structuur van NS is opgenomen op pagina 230 van het NS Jaarverslag 2017: *(<https://www.nsjaarverslag.nl/FbContent.ashx/pub_1000/downloads/v1803051729/NS-jaarverslag-2017.pdf>).* Daarnaast is NS – evenals de andere vervoerders – verplicht tot het voeren van een gescheiden boekhouding bij concessies. Deze verplichting vloeit onder meer voort uit artikel 32, tweede lid, onder e, van de Wet Personenvervoer 2000 ("Wp2000"). Deze bepaling verplicht een concessieverlener voorwaarden te verbinden aan een concessie, waaronder het opstellen van een financiële verantwoording van het uitvoeren van de concessie, welke verantwoording gescheiden is van die voor andere activiteiten. In de concessie voor het hoofdrailnet ("HRN-concessie") is voornoemde verplichting opgenomen in artikel 21 (Financiële Verantwoording).
17. 2e alinea	Dit is wel heel negatief gesteld. De positieve kanten van het huidig bestel met de reizigerswaardering voorop die daarvoor worden belicht missen we hier. Daarnaast heeft elke nieuwe besturing ook nieuwe raakvlakken waar de effecten van moeten worden meegewogen. Er wordt in de 4e regel verwezen naar de verwachting van partijen. Op wat voor soort partijen wordt hier gedoeld?
17. 4e alinea	Daarnaast is er nergens onderbouwd dat er nu sprake zou zijn van een ongelijk speelveld; dit kan daarom niet tot onderbouwing van een keuze leiden.
17. 5e alinea	Op wat voor soort partijen wordt gedoeld met de verwijzing naar "enkele partijen".
18. 2e en 3e alinea	Er wordt een aantal voor- en nadelen genoemd. Zeker nu de bouwstenen in het rapport nog niet voorhanden zijn, is het in deze fase lastig om alle

	voor- en nadelen en de impact daarvan te overzien. Bijvoorbeeld de stelling dat er geen ongelijk speelveld zou zijn is hier niet juist. Zie hiervoor de eerdere opmerkingen. Goed om ook bij deze optie aandacht te besteden aan de transactiekosten die zeer hoog zullen zijn Het is sowieso verstandig om transactiekosten bij alle opties als criterium op te nemen waaraan mede wordt getoetst.
18. 5e alinea, 6e regel	Op wat voor soort wordt gedoeld met enkele partijen? Duiding helpt om opmerking beter te plaatsen.
19. 3e regel	Gelet op het feit dat perrons tot de hoofdspoorweginfrastructuur behoren, is het een verplichting om een beheerconcessie af te sluiten.
19. 4e regel	Opgenomen is dat NS niet gewend zou zijn om taakgericht aangestuurd te worden door de overheid en daardoor misschien eerder geneigd zal zijn om de marktorganisatie voorrang te geven op de onderdelen van de oorspronkelijke taakorganisatie. Dit is een niet onderbouwde aanname. Bijvoorbeeld in de aansturing door ProRail op beheer alsmede door de audits van IL&T is NS de taakgerichte werkwijze nu ook al gewend. Juist de combinatie van taak en markt wordt benut om tot goede stations te komen.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Fwd: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: woensdag 24 juli 2019 12:39:29
Bijlagen: image002.png
ATT00001.htm
image001.jpg
ATT00002.htm
2019.07.24 Reactie conceptrapport stations NS.pdf
ATT00003.htm

Beste 10.2.e

Bijgaand stuur ik je onze reactie op het concept rapport “ordening stations” ter informatie door. Temeer er nog een hele slag gemaakt moet worden en dit voor NS een belangrijke bouwsteen is in het kader van de besluitvorming over de ordening in de spoorsector.

Met dank en groet,

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 24 juli 2019 10:50
Aan: 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @rhdhv.com>
CC: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: RE: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations

Beste 10.2.e en 10.2.e

Hierbij stuur ik jullie graag de reactie van NS op het hoofdlijnenrapport Stations in aanvulling op de bespreking in de klankbordgroep van vorige week. Graag zijn we natuurlijk bereid om e.e.a. nader toe te lichten aan IenW en/of RHDHV. Weet ons dan ook te bereiken in geval van vragen! Mede vanwege het vooralsnog vertrouwelijke karakter van het rapport, wil ik jullie vragen ook deze reactie vertrouwelijk te behandelen.

Voor 10.2.e een hele fijne vakantie gewenst!

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

Terugblik 2e verdiepende bijeenkomst (concept JvS)
NOVB-dossier: OV binnen concessies beschikbaar via tussenpersonen of wederverkopers ('MaaS-apps')

Aanwezig
10.2.e (RET)
10.2.e (VRA)
10.2.e (DOVA) (schuift later aan)
10.2.e (NS)
10.2.e (I&W) (schuift later aan)
10.2.e (NS)
10.2.e (I&W)
Bas van Weele (Arriva)
Jan van Selm (DOVA)

Helaas zijn 10.2.e, Freek Bos, Robert Jan Ter Kuile, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e verhinderd, 10.2.e vervangt 10.2.e.

Rondje
We beginnen op verzoek van 10.2.e met een rondje met vraagstukken/aandachtspunten:

10.2.e:
- RET heeft kort geleden apparatuur klaar gemaakt om barcodes te kunnen lezen, benieuwd hoe hier verder mee om te gaan

10.2.e:
- Betrokken bij pilot ZuidAs
- Benieuwd naar de vorm die de samenwerking van de overheden met de vervoerders krijgt

10.2.e
- Fijn dat 10.2.e er ook bij kan zijn, benieuwd naar het volgende gesprek

10.2.e:
- Relatie OV en MaaS (ook in relatie tot het samenspel binnen het Ministerie), kondigt de latere komst van 10.2.e aan

Bas:
- Relatie naar het Programma OV-betalen
- Van belang dat we in het kader van MaaS zuivere discussies houden: wat willen we gezamenlijk regelen en vanuit welke rollen?

Jan
- Zoektocht naar volledige 'MaaS-waardigheid' van de OV-concessies in NL, waarbij een MaaS-waardige OV-concessie wat hem betreft (vooralsnog) bestaat uit de volgende elementen:
  - De (voertuigen van de) concessiehouders accepteren barcodes of andere vormen van app-toegangsbewijzen
  - De concessiehouder heeft het voor MaaS-providers (en andere agenten en wederverkopers) technisch mogelijk gemaakt om een reis aan te bieden
  - de concessiehouder stelt in dit verband aan de MaaS-provider (1) transparante (2) non-discriminerende en (3) min of meer concurrerende verkoopvoorwaarden

    - De concessiegever (de OV-autoriteit) heeft de bovenstaande zaken geborgd door middel van (bv) concessievoorschriften.
- Kijken we of we daarvan voor heel Nederland een overzicht kunnen samenstellen zie schets bijgevoegd)
- Zal voor terugblik/verslaglegging zorgen

Presentatie 10.2.e (NS)

In de bijlage is de presentatie toegevoegd zoals die is gedeeld en besproken.

10.2.e is 10.2.e Mededinging & Regulering / advocaat bij NS Groep en vandaag spreekt hij niet in die rol, maar als ervarings- en inhoudsdeskundige. Zoals in de presentatie toegelicht zal een toelichting worden gegeven vanuit een modelmatige benadering, uiteraard zal vandaag niet worden gesproken niet over vertrouwelijke / vervoerdersspecifieke informatie of thema's van vervoerders of overheden / concessieverleners.

Hij wijst in het gesprek onder andere op:

- Het feit dat mededingingswetgeving erop is gericht om concurrentie mogelijk te maken. Kernpijlers van het gewone mededingingsrecht zijn het kartelverbod en het verbod om misbruik te maken van een economische machtspositie. Daarnaast zijn er voor sommige sectoren sectorspecifieke concurrentieregels, zoals voor het openbaar vervoer de Wet personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet. Ten aanzien van Maas en OV-Betalen is er op dit moment een bestuurlijk / politieke discussie gaande of voor die diensten sectorspecifieke regels moeten worden opgesteld.
- Uitgangspunt is aan een concessie om openbaar vervoer te verzorgen ook het recht gekoppeld is om openbaar vervoer te verkopen. Een concessie kan niet gelijk worden gesteld met een monopolie / economische machtspositie, omdat concessieverleners belangrijke eisen kunnen stellen aan de concessiehouder, ook t.a.v. de verkoop/commercie van de vervoerdiensten.
- De ACM heeft vanuit haar beleidspolitieke / adviserende rol op verzoek van de Stas I&W een studie uitgebracht over de wenselijkheid om regulering in te voeren voor wat de OV-Betaalmarkt wordt genoemd. De ACM is tot de aanbeveling gekomen dat vervoerders op grond van nieuwe regels verplicht zouden moeten worden om een referentie-aanbod aan te bieden aan tussenpersonen / Maas-aanbieders. Voor concessieverleners betekent dit minder sturingsmogelijkheden richting hun concessiehouders, omdat 1) minder integraal kan worden gekeken naar het vervoer / algemeen belang, en 2) omdat de complexiteit van het stelsel toeneemt.
- Vervoerders hebben via OVNL in een zienswijze aan de ACM enkele kritische kanttekeningen geplaatst bij deze voorstellen, en uitgelegd waarom de reiziger hiermee niet gebaat. De belangrijkste voor de discussie van vandaag zijn: 1) de onverenigbaarheid ervan met het concessiestelsel dat in Nederland is gekozen als marktordeningsmodel voor het OV, en 2) verplichte gereguleerde verkoopcondities voor OV in een referentieaanbod zijn niet nodig voor de Maas-ontwikkeling, aangezien directe distributie (hieronder toegelicht), in combinatie met (onverplichte) en door de vervoerders (zelfstandig) bepaalde "inkoopcondities" volstaan.

- Vanuit de positie van een vervoerder is Maas eerst en vooral een distributievraagstuk: op welke manieren kunnen de vervoerdiensten worden verkocht / ontsloten? Daar zijn volgens het plaatje opgenomen in de presentatie modelmatig twee manieren voor, namelijk directe verkoop (vervoerders verkopen rechtstreeks via ovcp, balie, servicewinkel, kaartautomaat of via agenten (Blokker, Kruidvat, Booking.com) etc. of indirecte verkoop, waarbij tussenpersonen "kilometers" inkopen en voor eigen rekening en risico doorverkopen aan de klant. De focus in het advies van de ACM op enkel het indirecte verkoopkanaal en verplichte verkoopcondities daarbinnen is dus te eng, aangezien een indirect verkoopkanaal geen noodzakelijkheid is om vervoerdiensten te ontsluiten / ter beschikking te stellen aan de reiziger via een Maas-oplossing. Een voorbeeld daarvan is het doorlinken via een app, wat nu ook al gebeurt via bijvoorbeeld Tranzer of Booking.com. De *verkoop en distributie* van het vervoer gaat overigens over andere dienstverlening dan betaaldienstverlening. Immers de vraag hoe het vervoer wordt *verkocht*, zegt nog niets hoe dat vervoer kan worden *betaald*.
- Het is van belang om de distributie / verkoop te scheiden van de vraag of verkochte tickets ook worden gezien / erkend als geldig vervoerbewijs. Uiteindelijk dient er voor de vervoerprestaties altijd een relatie te zijn met de betrokken vervoerders. Immers, zij zullen ook de door tussenpersonen verkochte vervoerbewijzen moeten accepteren als geldig vervoerbewijs in hun vervoermodaliteiten, die juridisch als vervoerovereenkomst wordt aangemerkt tussen degene die er gebruik van maakt en de vervoerder die de vervoersprestatie levert. Maar dit zijn zaken die contractueel kunnen worden vastgelegd.

<u>Vooruitblik 3e/afrondende verdiepende sessie</u>

We spreken af om een derde en afrondende sessie te houden en dan terug te koppelen in het NOVB-directeurenoverleg en vervolgens bestuurlijk. De volgende keer zullen:

1. 10.2.e /10.2.e een beeld schetsen vanuit de Decentrale OV-autoriteiten, waarbij ook de vraag aan de orde komt wat voor hen de criteria zijn waarbinnen vervoerders hun aanbod ter beschikking zouden moeten stellen, of welk beeld zij daarbij hebben?
2. Vragen we 10.2.e om RET-impressies i.v.m. het beschikbaar stellen van apparatuur voor barcodes en contacten met MaaS-providers beschikbaar te stellen

Jan van Selm zal via het DOVA-secretariaat een nieuwe afspraak trachten te plannen, ongeveer half maart.

Aan: 10.2.e – Ministerie van IenW
Van: 10.2.e 10.2.e en 10.2.e – NS
Betreft: Informatieverzoek Sprinterdiensten
Datum: Concept ter bespreking IenW-NS, 31 juli 2019
Classificatie: Bedrijfsvertrouwelijk

Over deze versie:

*Naar aanleiding van het informatieverzoek voor de beleidsvorming rondom de mogelijke decentralisatie van de sprinterlijnen genoemd in het Regeerakkoord, sturen wij graag dit concept ter bespreking. Na bespreking zal een definitieve notitie worden opgesteld en wordt deze formeel verzonden aan dhr.*10.2.e *Dit in antwoord op zijn brief van 1 mei jl. met het verzoek om deze informatie met het Ministerie te delen.*

10.2.e *is aanspreekpunt voor NS. Tijdens zijn vakantie (20 juli t/m 13 augustus) is* 10.2.e 10.2.e *aanspreekpunt voor eventuele vragen en opmerkingen.*

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Toelichting data reizigersstromen
3. Reizigersstromen per sprinterdienst
4. Verwachte ontwikkelingen t/m 2024

1. Inleiding

Op 1 mei 2019 ontvingen wij uw informatieverzoek over de Sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn-Enschede in de brief van dhr. 10.2.e Ten behoeve van uw besluitvorming over een mogelijke decentralisatie heeft u NS om informatie gevraagd over de drie genoemde lijnen. Het informatieverzoek bestaat uit twee delen: u vraagt om informatie over (1) de reizigersstromen en (2) financiële gegevens (opbrengsten, effect van eventuele decentralisatie op het HRN-resultaat).

Voor het financiële deel heeft u Rebel Group / Valor Finance gevraagd de door NS aangeleverde data te valideren. NS heeft in de afgelopen maanden gegevens aangeleverd bij Rebel Group / Valor Finance en een aantal overleggen gevoerd. Met Rebel Group / Valor Finance hebben we afgesproken dat zij een rapportage opstellen met de financiële gegevens over de drie lijnen, inclusief een aantal (kwalitatieve) ontwikkelingen. Daarnaast is in deze notitie een overzicht opgenomen voor de reizigersstromen van de reizen per Sprinter tussen Zwolle – Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn – Enschede.

Voor de volledigheid: zowel de gegevens in deze notitie als de resultaten die Rebel Group / Valor Finance bij u aanlevert, lichten wij graag toe in een gesprek. Wij wijzen u er daarbij graag op dat deze gegevens strikt vertrouwelijk zijn, en geleverd worden op grond van artikel 19, lid 1 van de concessie t.b.v. beleidsvorming. Daarnaast maken wij graag nadere afspraken over welke data – en op welke wijze – gedeeld kunnen worden met andere partijen.

2. Toelichting op de data over reizigersstromen

2.1 Inleiding: aanvulling op onderzoek Decisio

U heeft een belangrijk deel van de reizigersstromen op de trajecten Zwolle – Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn – Enschede reeds in beeld: de Quick scan en het aanvullend onderzoek van Decisio bieden inzicht in de gebruikers van de Sprinters op de drie lijnen. Door de inzet van OV-chipkaart data is ook inzichtelijk gemaakt welke reizigers van/naar de Sprinterstations op de drie lijnen gebruik maken van het regionaal OV (bus en trein). In aanvulling daarop heeft u aan NS gevraagd om – op basis van onze HB-matrices – inzicht te bieden in de herkomst en bestemming van de Sprinterreizigers op de drie lijnen.

2.2 Over de HB-matrices

Voor deze rapportage is gebruik gemaakt van de HB-matrices van 2018. In deze matrices zijn voor een gemiddelde werkdag per dagdeel (ochtendspits, dal, avondspits) de treinreizen weergegeven. De treinreizen zijn hierin gedefinieerd als 'van station' – 'naar station'. De gemiddelde werkdag wordt verkregen als het gemiddelde van alle doordeweekse dagen.

De belangrijkste brondata voor het opstellen van de matrix zijn de OV-chipkaart gegevens. Omdat niet alle reizen een Check-in en een Check-out hebben, zijn de gegevens opgehoogd op basis van tellingen en aanvullende gegevens. Op deze wijze ontstaat een compleet beeld van alle reizen die plaats hebben gevonden in het voorafgaande jaar. Vanzelfsprekend zijn de matrices gevalideerd volgens NS-richtlijnen.

De NS-relatiematrices zijn toegedeeld aan het 2018 netwerk in het NS-vervoersmodel. Dit netwerk bevat de dienstregeling van de gemiddelde werkdag in 2018. De matrix en het netwerk bevat enkel de NS-reizen en NS-lijnen. Treinseries van andere vervoerders en reizen met andere vervoerders zijn daarom niet in het netwerk en de matrix opgenomen. Een reis met een overstap van een NS-trein op een trein van een andere vervoerder, is enkel voor het NS-deel in de matrix en het netwerk opgenomen.

2.3 Vertrouwelijkheid van de data

De gegevens uit de HB-matrices zijn bedrijfsvertrouwelijk en mogen niet zonder expliciete toestemming van NS worden gedeeld met andere partijen. Dit geldt ook voor de Provincies met wie IenW in gesprek gaat over deze lijnen. Anders dan bij de data van de OV-chipkaart, bevatten de HB-matrices geen direct privacygevoelige informatie. Om elk risico op dit punt uit te sluiten, zijn de relaties met minder dan 10 reizen per gemiddelde werkdag niet verbijzonderd.

3. De reizigersstromen per Sprinterdienst

Hieronder brengen we per Sprinterdienst de belangrijkste reisrelaties in beeld. Het gaat om de volgende treinseries.

serie	frequentie	van-naar	opmerkingen
8100	2x/uur	Groningen-Zwolle	
6200	2x/uur *spits*	Groningen-Assen	Alleen tijdens spitsuren maandag t/m vrijdag
9000	2x/uur	Leeuwarden-Meppel	Rijdt ma-vrij tot 20u 2x/u, daarbuiten 1x/u Rond 2022 voorzien door te rijden naar Zwolle op ma-vrij tot 20u.
7000	2x/uur	Apeldoorn-Almelo-Enschede	Tijdens spitsuren tot Enschede; in daluren tot Almelo

10.2.g

3.1 Zwolle – Groningen

Inleiding

10.2.g

10.2.g

Herkomst	Bestemming	Reizen
10.2.g		

10.2.g

De reisrelaties per Sprinter met NS-stations buiten de lijn

van/naar	**Reizen per dag met Sprinter (aantal reizen)**	**Reizen per dag met Sprinter (% overige reizen)**
10.2.g		

3.2 Leeuwarden – Meppel

Inleiding

10.2.g

10.2.g

Herkomst	Bestemming	Reizen
10.2.g		

10.2.g

De reisrelaties per Sprinter met NS-stations buiten de lijn

van/naar	**Reizen per dag met Sprinter (aantal reizen)**	**Reizen per dag met Sprinter (% overige reizen)**
10.2.g		

3.3 Apeldoorn – Enschede

Inleiding

10.2.g

10.2.g

Herkomst	Bestemming	Reizen
10.2.g		

10.2.g

10.2.g

De reisrelaties per Sprinter met NS-stations buiten de lijn

van/naar	Reizen per dag met Sprinter (aantal reizen)	Reizen per dag met Sprinter (% overige reizen)
10.2.g		

10.2.g

4. Ontwikkelingen tot en met 2024

4.1 Inleiding

In de periode t/m 2024 verwachten we nog een aantal ontwikkelingen op de Sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn – Enschede. Hieronder volgt een kwalitatieve inschatting van het effect dat deze wijzigingen zullen hebben op de reizigersaantallen op deze lijnen, ten opzichte van de hier gepresenteerde cijfers over 2018. De genoemde wijzigingen zijn nog niet zeker en hangen o.a. af van de oplevering van in ontwikkeling zijnde infrastructuur en de maakbaarheid van de dienstregeling. Ter verduidelijking, alle treinen genoemd in dit memo zijn concessietreinen, alleen voor de stoptreinen Leeuwarden – Meppel (-Zwolle) is er een aanvullend contract voor de doorgevoerde frequentieverhoging (op grond van artikel 13 concessie).

4.2 Inzet SNG

Op de lijnen Leeuwarden – Meppel en Groningen – Zwolle zetten we reeds nieuw Sprintermaterieel (SNG) in. Op termijn volgt ook instroom van nieuw Sprintermaterieel op de lijn Apeldoorn – Enschede. De verwachting is dat we de rijeigenschappen van deze Sprinters kunnen incasseren in de dienstregeling 2020 (start december 2019). Dat kan betekenen:

- De reistijd tussen de Sprinterstations op de drie lijnen neemt met een of enkele minuten af.
- Een kortere reistijd leidt in het algemeen tot nieuwe reizigers. De omvang van de extra reizigersaantallen kunnen we nog niet inschatten.

4.3 Dienstregeling 2020

Op verzoek van de OV- en Spoortafel Noord-Nederland is NS voornemens om de dienstregeling van de Sprinter Leeuwarden – Meppel in 2020 te wijzigen. De aansluiting in Meppel van de Sprinter op de Intercity's naar Zwolle en verder verbetert, de meeste overstappen in Leeuwarden en sommige overstappen in Meppel (nl. 'de hoek om' richting Assen en Groningen) verslechteren. Dat kan betekenen:

- Groei van het aantal reizigers van de Sprinterstations Leeuwarden – Meppel naar Zwolle en verder.
- Daling van het aantal reizigers 'de hoek om'.
- Een groei van het aantal reizigers tussen Meppel en Leeuwarden en tussengelegen stations.
- De effecten op de reizigersaantallen 'over' Leeuwarden kunnen we niet inschatten.

4.4 Dienstregeling 2022

Na oplevering van de nieuwe infrastructuur van Zwolle – Herfte, wordt het mogelijk om de Sprinters Leeuwarden – Meppel door te rijden naar Zwolle. Op het moment dat deze doortrek wordt gerealiseerd, voorzien wij de volgende effecten:

- Stijging van het aantal reizigers in de Sprinter Leeuwarden – Zwolle door het vervallen van de overstap in Meppel.
- Mogelijk: meer reizigers van/naar de Friese Sprinterstations, overloop van een deel van de huidige reizigers uit de IC naar de Sprinter Leeuwarden – Zwolle.
- Daling van het aantal reizigers Meppel – Zwolle (v.v.) in de 8100-serie (Groningen – Zwolle).

- In totaliteit voorzien we door deze uitbreiding van de dienstregeling een stijging van het aantal reizigers ten noorden van Zwolle.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Concept gegevens sprinterdiensten
Datum: woensdag 31 juli 2019 12:16:17
Bijlagen: image001.png
2019.07.31 Onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten gegevens NS CONCEPT.pdf

---

Hi 10.2.e

Zoals gister afgestemd, bijgaand wat concept antwoorden op jullie vragen gesteld in de brief van 10.2.e. Bespreken dit graag (na je vakantie) zodat we de brief kunnen beantwoorden. Gegevens zijn dus nadrukkelijk niet deelbaar, zeker nu ze in concept verstrekt worden. De vraag wat deelbaar is met de Provincies in het kader van jullie gesprekken van zowel dit memo als het Rebel rapport, heb ik intern uitgezet. Weet niet of ik je daar nog deze week terugkoppeling over kan geven, anders wordt het tijdens/na je vakantie.

Alvast een fijne vakantie, mochten wij geen contact meer hebben!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Concept gegevens sprinterdiensten
Datum: dinsdag 6 augustus 2019 10:32:46
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e en 10.2.e

Beide mogelijk nu op vakantie, maar alvast een mail ☺

Heb het intern even besproken en het voorstel is dat Rebel een soort samenvatting of selectie van slides maakt van het rapport dat straks af moet zijn. Daar kunnen we dan de sheets in opnemen die deelbaar zijn met Provincies. Goed dan wel even een toelichtende sheet toe te voegen met wat je wel en niet met deze gegevens kan, en hoe ze tot stand zijn gekomen. 10.2.e is in contact met Rebel en kan helpen bij welke info in die 'samenvatting' kan komen te staan.

Hoor graag wat jullie van deze aanpak vinden, zodat we dit met Rebel kunnen kortsluiten.

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 1 augustus 2019 17:07
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Concept gegevens sprinterdiensten

Ha 10.2.e

Nogmaals dank voor deze concept-antwoorden.
Fijn als jullie ons snel kunnen informeren over welke info hieruit én het rapport van Rebel vertrouwelijk met de provincies gedeeld kan worden. Dat is dan uiteraard ook onder strikte geheimhouding door de provincies van bedrijfsvertrouwelijke informatie. De vraag van ons is dus niet per se welke info jullie als bedrijfsvertrouwelijk bestempelen, maar welke info naar de provincies kan.

Heel graag tijdens mijn vakantie tot begin september jullie reactie naar 10.2.e zij is alleen volgende week met verlof.

Fijne zomer!

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 31 juli 2019 12:16
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Concept gegevens sprinterdiensten

Hi 10.2.e

Zoals gister afgestemd, bijgaand wat concept antwoorden op jullie vragen gesteld in de brief van 10.2.e Bespreken dit graag (na je vakantie) zodat we de brief kunnen beantwoorden. Gegevens zijn dus nadrukkelijk niet deelbaar, zeker nu ze in concept verstrekt worden. De vraag wat deelbaar is met de Provincies in het kader van jullie gesprekken van zowel dit memo als het

Rebel rapport, heb ik intern uitgezet. Weet niet of ik je daar nog deze week terugkoppeling over kan geven, anders wordt het tijdens/na je vakantie.

Alvast een fijne vakantie, mochten wij geen contact meer hebben!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Gesprek n.a.v. ACM rapport
Datum: maandag 12 augustus 2019 15:38:42
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e,
Hoe is het? Ben je inmiddels weer terug van vakantie? Lekker gehad?
We zouden nog een afspraak plannen om onze reactie op het ACM rapport te bespreken. Kun je aangeven of er wat mogelijkheden zijn die voor jullie passen? Ik weet niet op welke termijn je het gesprek zou willen laten plaatsvinden om onze zienswijze nog mee te kunnen nemen in jullie reactie?
Tot slot benieuwd of het onderzoek effecten van aanbesteden al gestart is. Ik begreep dat er een klankbordgroep geformeerd wordt. 10.2.e is het aanspreekpunt vanuit NS voor het onderzoek. Wij horen graag of wij als stakeholder benaderd worden door het onderzoeksbureau of dat wij zelf iets kunnen betekenen.

Dank!
Gr 10.2.e
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK
Aan: Jan van Selm 10.2.e @dova.nu); 10.2.e @dova.nu; "Freek Bos"; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.com; Weele, Bas van; 10.2.e (AFEP); 10.2.e @minez.nl; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @minezk.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Laatste update uitnodiging Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: donderdag 22 augustus 2019 17:39:50
Bijlagen: image001.jpg

Beste genodigden,
Allereerst alvast bedankt voor de bevestigingen. De voorgestelde datum vrijdag 11 oktober, tussen 14:00 – 17:00 uur komt te vervallen. 10.2.e is de voorzitter voor dit overleg.
Als de inventarisatie rond is, dan wordt de uitnodiging vanuit zijn agenda verstuurd.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Ministerie van **I**nfrastructuur **en** **W**aterstaat
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor,
10.2.e Openbaar
Vervoer en Spoor, 10.2.e

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
E 10.2.e **@minienw.nl**
Secretariaat: Postbus MA's OVS
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 14:19
Aan: Jan van Selm 10.2.e @dova.nu) ; 10.2.e @dova.nu' ; 'Freek Bos' ; 10.2.e @keolis.nl' ; 10.2.e @transdev.com' ; 10.2.e @arriva.nl' ; 10.2.e 10.2.e (AFEP) ; 10.2.e @minez.nl'; 10.2.e (FIN/DEELN) ; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e 10.2.e 10.2.e @prorail.nl' ; 10.2.e @prorail.nl' ; 10.2.e @rhdhv.com' ; 10.2.e @rhdhv.com' ; 10.2.e @minezk.nl'
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations

Beste genodigden,
Hierbij treft u de uitnodiging en de datumvoorstellen voor het overleg Bouwsteen Stationsordening in de week van 7 – 11 oktober 2019.
Bij dit overleg zijn aanwezig:

- Jan van Selm (DOVA)
- 10.2.e (DOVA)
- Freek Bos (Rover)
- 10.2.e (Keolis)
- Manu Lageirse (Transdev)
- Bas van Weele (Arriva)
- 10.2.e (MinFin/AFEP)
- 10.2.e (Minez)
- 10.2.e (MinFin/DEELN)
- 10.2.e (MinFin/DEELN)
- 10.2.e (NSstations)
- 10.2.e (NS)
- 10.2.e (ProRail)
- 10.2.e (ProRail)
- 10.2.e (RHDHV)

-
- 10.2.e (RHDHV)
- 10.2.e (MinEZK)
- 10.2.e (DGMo OVS)

Wij willen graag uw beschikbaarheid voor de datumvoorstellen:
Dinsdag 8 oktober 2019, om 9:00 – 11:00 of 15:30 – 17:00 uur
Woensdag 9 oktober 2019, tussen 11:30 – 12:30 uur
Vrijdag 11 oktober 2019, tussen 14:00 – 17:00 uur
Het overleg duurt een uur. Kunt u aangeven op welke van de volgende data/tijdstippen u beschikbaar bent voor dit overleg?
Wij zullen u nader informeren over de locatie en een te zijner tijd een agenda van het overleg toesturen.
Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.
Bij voorbaat dank.
Met vriendelijke groet,
Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor,
10.2.e

Openbaar Vervoer en
Spoor, 10.2.e

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
E 10.2.e@minienw.nl
Secretariaat: Postbus MA's OVS
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

122.

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e 10.2.e - BSK
Aan: Jan van Selm 10.2.e @dova.nu); 10.2.e @dova.nu; Freek Bos; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e (AFEP); 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @minezk.nl
Cc: 10.2.e - DGB 10.2.e - DGB
Onderwerp: Overleg Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Bijlagen: image001.jpg

Beste genodigden,

Hierbij treft u de uitnodiging voor het overleg Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations op dinsdag 8 oktober 2019, om 15:00 – 17:00 uur. De locatie is NS, Workshopruimte Het Rijtuig LVP, Laan van Puntenburg 100, 3511 ER Utrecht.

Bij dit overleg zijn aanwezig:

* Jan van Selm (DOVA)

* 10.2.e (DOVA)

* Freek Bos (Rover)

* 10.2.e (Keolis)

* Manu Lageirse (Transdev)

* Bas van Weele (Arriva)

* 10.2.e (MinFin/AFEP)

* 10.2.e (Minez)

* 10.2.e (MinFin/DEELN)

* 10.2.e (MinFin/DEELN)

* 10.2.e (NSstations)

* 10.2.e (NS)

* 10.2.e (ProRail)

* 10.2.e (ProRail)

* 10.2.e (RHDHV)

* 10.2.e (RHDHV)

* 10.2.e (MinEZK)

* 10.2.e (DGMo OVS)

Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor,

10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor, 10.2.e

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

....

M 06 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl <10.2.e @minienw.nl>

Secretariaat: Postbus MA's OVS

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw>

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMO
Cc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Rapport financiële analyse
Datum: donderdag 22 augustus 2019 13:10:19
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e en anderen,

In vervolg op onderstaande mail: Inmiddels hebben we de rapportage van Rebel ontvangen (190822 Decentralisatie Sprinters def externe versie), waarvoor dank. Wij zijn akkoord met deze rapportage. Aangezien op pagina 12 duidelijk wordt gemeld dat (1) de prognoses voor rekening van Rebel zijn en (2) de werkelijke cijfers tzt kunnen afwijken, trek ik onderstaand voorstel over de cijfers van 2024 in.

Dank ook voor de expliciete vermelding van de bedrijfsvertrouwelijkheid van de gegevens.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e

NS

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 09:42
Aan: 10.2.e - DGMO' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>; 10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Rapport financiële analyse

Dag 10.2.e en anderen,

Dank voor je bericht. In vervolg op onze mailwisseling en telefoontje van vanochtend:

Cijfers 2018:
Wij zijn akkoord dat alle gegevens uit de tabel op p. 25 van het Rebel-rapport (versie 29/7) worden gedeeld met de provincies. Daarbij vragen we IenW/Rebel duidelijk te maken aan de provincies dat de gegevens bedrijfsvertrouwelijk zijn en dus niet verder verspreid mogen worden.

Cijfers 2024:

In mijn mail van gisteren heb ik de suggestie gedaan om deze gegevens (p. 26 Rebel-rapport) niet in cijfers te delen met de provincies, maar kwalitatief aan te geven (bijv. met pijlen) wat de inschatting van Rebel is over de ontwikkeling van de cijfers in de periode 2018-2024.

Aanwezigheid ProRail:
Wij hebben geen bezwaar tegen de aanwezigheid van ProRail bij het bestuurlijk overleg op 20 september. Wel vragen we jullie de cijfers enkel te presenteren (en dus niet ter hand te stellen) aan ProRail en ook in dit overleg duidelijk te maken dat de gegevens bedrijfsvertrouwelijk zijn.

Ik vertrouw erop dat je hiermee vooruit kan, bel me gerust om nog even te overleggen.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e

NS

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO 10.2.e@minienw.nl]
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 09:02
Aan: 10.2.e 10.2.e@ns.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e@Rebelgroup.com>; 10.2.e 10.2.e@valorfinance.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e@ns.nl>; 10.2.e 10.2.e@ns.nl>; 10.2.e 10.2.e - BSK 10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Rapport financiële analyse

Ha allen,

Ik heb zojuist kort gesproken met 10.2.e
Even een korte terugkoppeling van het gesprek.

- Prognosecijfers op titel van Rebel is prima
- 10.2.e checkt of de totaalcijfers van sheet 26 gedeeld kunnen worden. Vervolgens kunnen we toelichten waaruit deze cijfers zijn opgebouwd, maar we kunnen hier geen getallen bij noemen.
- 10.2.e checkt of er een bezwaar is dat ProRail aanschuift bij het BO.

In de loop van de dag horen wij van 10.2.e of NS akkoord is met de cijfers die ik graag zou willen delen.

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e@ns.nl>
Verzonden: woensdag 21 augustus 2019 17:55

Aan: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>; 10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Rapport financiële analyse

Beste 10.2.e

Dank voor je mail over de eindrapportage van Rebel t.b.v. de provincies met de financiële analyse van de drie Sprinterdiensten. Ook namens 10.2.e en 10.2.e

- De prognosecijfers voor 2024 vinden wij niet geschikt om te delen met de provincies. Los van het feit dat we bij (voorbereidingen van) aanbestedingen nooit prognoses leveren, vinden we ook de analyses die ten grondslag liggen aan de gemaakte prognoses onvoldoende gedetailleerd om de uitkomsten extern te delen. We lopen dan het risico dat de cijfers – nu of later in het proces van een eventuele decentralisatie – meer vragen dan antwoorden opleveren. Onze suggestie is dat Rebel op eigen gezag een kwalitatieve prognose voor 2024 schetst. Dit zou bijvoorbeeld kunnen aan de hand van grijze/groene/rode pijlen zoals ook gebruikt zijn op pagina 27 van de conceptrapportage van Rebel.
- Al eerder besproken: wij willen dat enkel totaalcijfers worden getoond aan de provincies. Dat betekent dat we geen kwantitatieve uitsplitsing kunnen delen van hoe de cijfers tot stand zijn gekomen.
- 10.2.e heeft aangeboden om de conceptrapportage aan ons voor te leggen voordat deze wordt verstuurd. Dat voorstel is akkoord.

Mocht je hierover willen overleggen, dan hoor ik dat uiteraard graag.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e

NS

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: maandag 19 augustus 2019 18:12
Aan: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>; 10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @ns.nl' 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Rapport financiële analyse

Beste 10.2.e 10.2.e 10.2.e

Ik ontving een email van 10.2.e over het rapport met de financiële analyse van de 3 sprinterdiensten. Ik begreep dat jullie tot een versie kunnen komen om te delen met de provincies.

Wat ons betreft zien wij graag een rapport met daarin in ieder geval:

- De directe resultaten (huidige situatie en situatie 2024)
- De indirecte resultaten (huidige situatie en situatie 2024)
- Het financieel effect (huidige situatie en situatie 2024)

Ook zien wij graag terug in het rapport hoe tot deze cijfers gekomen is. Dit kan kwantitatief, maar in ieder geval kwalitatief.

De cijfers van het doortrekken van de lijn Zwolle – Leeuwarden en de inzet van nieuw materieel op Apeldoorn - Enschede zien wij ook graag terug in het rapport (situatie 2024).

Kunnen jullie op basis van deze informatie iets opstellen dat gedeeld kan worden met de provincies? Hopelijk kunnen we die versie eind van de week bespreken om te kijken of het een goede basis is om het gesprek met de provincies aan te gaan.

Mijn plan is om eind van deze week de stukken te delen met de provincies. Ik hoop dat het lukt op die termijn.

Ik hoor graag!

Groet, 10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening
……………………………………………….
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
……………………….
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 – 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

Memo

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aan 10.2.e IenW

Van 10.2.e
Telefoon 06 10.2.e

Datum 23 augustus 2019
Kenmerk 10.2.e 201908
Onderwerp Reactie NS tweede conceptrapport open toegang ervaringen buitenland van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Beste 10.2.e

Hartelijk dank voor de mogelijkheid om nogmaals reageren op de quick scan naar de ervaringen met open toegang in het buitenland (de "**Quickscan**"). Wij zijn blij dat een deel van onze eerdere opmerkingen is meegenomen in deze versie.

Hieronder staan onze overige opmerkingen of reacties op de vragen gesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("**IenW**") naar aanleiding van onze reactie op de eerdere versie van de Quickscan. We hebben een aantal hoofdpunten toegelicht en in de bijlage opmerkingen per pagina of hoofdstuk weergegeven. Wij vragen u deze reactie vertrouwelijk te behandelen en niet verder te verspreiden.

Naast deze inhoudelijke reactie, vernemen we graag of en hoe de bevindingen uit deze Quickscan meegenomen worden in het onderzoeksrapport 'effecten van open toegang' van AT Osborne, onderdeel van hetzelfde bouwblok.

Hoofdpunten

1. *Wees volledig over de beperkingen van de Quickscan door het karakter van het onderzoek, ook in de management samenvatting. Benoem deze ook bij het overnemen van bevindingen in het onderzoeksrapport 'effecten van open toegang' van AT Osborne.*

In het Quickscan wordt gesteld dat er verschillende beperkingen kleven aan het rapport, waardoor conclusies niet direct toepasbaar zijn in Nederland. Om het juiste perspectief te bieden, is het raadzaam ook in de management samenvatting volledig te zijn over de beperkingen van het onderzoek. Bijvoorbeeld door op te merken dat ervaringen en resultaten in het buitenland niet één op één in Nederland toepasbaar zijn. Daarnaast lezen wij in het rapport de waarschuwing dat interviews met betrokkenen mogelijk gekleurde informatie en standpunten kunnen bevatten. Graag zouden wij deze beperking ook in de samenvatting teruglezen. Wanneer bevindingen uit deze Quickscan overgenomen worden in het onderzoeksrapport van AT Osborne, hechten wij er belang aan dat de belemmeringen zoals in het rapport geschetst (en in deze brief) ook overgenomen worden. Dit voorkomt overhaaste conclusies over de toepasbaarheid in Nederland.

2. *Voeg waar mogelijk feitelijke informatie toe om de Quickscan een meer kwantitatief karakter te geven*

Een kwantitatief overzicht van effecten ontbreekt veelal in de Quickscan. Dit wordt in het rapport verklaard doordat er beperkte literatuur beschikbaar is. Dit kan wellicht

ondervangen worden door overzichtstabellen op te nemen met beschikbare feiten en cijfers. Dit is vooral van toepassing bij paragraaf 2.1, dat sterker zou worden met de feitelijke toevoegingen. Dit zouden bijvoorbeeld de volgende feiten kunnen zijn:

- typische afstand die door open toegangsvervoerders wordt bediend (meestal tussen de 300-600 km),
- gemiddelde reisduur van een open toegang treindienst (meestal 2,5 tot 7 uur),
- typische frequenties van de verbindingen op deze routes voor en na toetreding van de nieuwe vervoerder; dit geeft zowel een indruk van de verbetering van het aanbod, als van de capaciteit die er beschikbaar was/is op de betreffende infrastructuur (meestal is een open toegang verbinding enkele malen per dag tot maximaal eens per uur),
- typische niveaus van gebruiksvergoeding voor infrastructuur en tarieven voor reizigers; dit geeft een indruk van de mate waarin het mogelijk is om winstgevend te exploiteren.

3. *Plaats mogelijke barrières voor open toegang in breder perspectief, en benoem dit ook in de management samenvatting*

Het is raadzaam de situatie ten aanzien van de economische toetredingsdrempels die in deze Quickscan worden benoemd (materieel en winstgevendheid) in meer perspectief te plaatsen. Bijvoorbeeld: open acces vervoerders zijn niet uniek vanwege het feit dat er aanloopverliezen geleden worden. Dat geldt voor (bijna) alle nieuwe activiteiten (en ook voor bijvoorbeeld een vervoerder indien deze een concessie gewonnen heeft en moet mobiliseren). Het stuk over het materieel wekt onterecht de suggestie dat er een recht zou zijn om open access te rijden of dat dergelijke aanbieders daarin gefaciliteerd moeten worden. Dit terwijl dit een gegeven in de gehele spoorsector is.

4. *Neem ook het gehele effect mee van open toegang op een lidstaat*

In hoofdstuk 5 ontbreekt een brede overkoepelende analyse, zoals in reactie op de eerdere versie is opgemerkt. Op diverse punten in de Quickscan wordt geconcludeerd dat open toegang een positief effect heeft gehad op de prijs van tickets en de kwaliteit. Echter, de Quickscan gaat nergens/niet in op de effecten van open toegang op het gehele spoorsysteem van de lidstaat, of wellicht zelfs Europa. Zoals bekend, zijn concessies veelal een samenspel van winstgevende en verlieslatende trajecten. Het verlagen van de prijzen op een bepaald deel van de concessie kan – indien er geen tariefsturing is – leiden tot een verhoging op andere delen (zogenoemde 'cherry picking'). Dit kan tot gevolg hebben dat het effect op het totale spoorsysteem in het beste geval gelijk is, of zelfs tot een verhoging (op lidstaatniveau of voor andere concessies) van de prijs voor consumenten kan leiden. Het uitsluitend beoordelen van open toegang op een bepaalde lijn miskent daarmee de gevolgen op het gehele spoorsysteem. Voorgaande redenatie geldt ook voor de vervoerswaarde en kwaliteit van het totale netwerk. De concessiehouder die geconfronteerd wordt met ander (beter) materieel of lagere prijzen door een open toegang-vervoerder, kan er voor kiezen te investeren op deze lijn. Het is echter de vraag of dit leidt tot een verbetering van het totale spoorsysteem. In de analyse worden ook de totale systeemkosten niet meegenomen, op dit niveau kan het verlenen van open toegang wel degelijk leiden tot een verhoging van de prijs en/of een verlaging van de kwaliteit voor de consument. Ook kunnen per saldo de kosten voor de overheid, en daarmee de belastingbetaler, stijgen.

Mocht deze reactie vragen oproepen, vernemen wij het uiteraard graag. Daarnaast hebben wij een afspraak gepland op 3 september 2019 om een aantal vraagpunten uit onze reactie

op de vorige conceptversie te bespreken. Uiteraard kunnen wij deze reactie meenemen bij deze bespreking.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Stakeholder- en Concessiemanagement NS

Opmerkingen gebundeld per pagina/hoofdstuk

Pagina	Opmerking
Management-samenvatting	In de Quickscan wordt niet genoemd dat open toegang aanbod in het buitenland tot dusverre niet heeft geleid tot verdringing van het bestaande aanbod. Dat is een belangrijk punt om wel te benoemen, aangezien dit grotendeels de impact voor de reiziger bepaalt. Bij doorvertaling naar het open toegang systeem in landen met meer aanbod en meer infra-krapte (b.v. Nederland) zal dit een ander beeld geven.
Paragraaf 2.1, voetnoot 7	In Groot-Brittannië is de nadruk anders: GB kent vooral een systeem van franchises, niet zozeer een systeem van concessies. Zie bijvoorbeeld: https://www.gov.uk/government/collections/rail-franchising. London Rail en Merseyrail zijn wel concessies.
Divers, o.a. paragrafen 3.1 en verder	In de Quickscan wordt regelmatig benoemd dat er sprake is van dominantie, of geeft inschattingen van de marktaandelen. De Quickscan geeft echter geen inzage in de markt en de marktomstandigheden. Dominantie suggereert ten onrechte een significant marktaandeel en een (mededingingsrechtelijke) bepaalde onafhankelijkheid van de concessieverlener. De Quickscan geeft echter geen inzage in de wijze waarop de markt is afgebakend (bijvoorbeeld: betreft dit het totale vervoer per spoor per land of is er onderscheid gemaakt naar lijnen) en of in alle gevallen gesproken kan en mag worden van een zuivere markt in economische termen.
Divers, o.a. pagina 5	Een actualisatie rond Westbahn is wenselijk, zeker omdat in het rapport terecht staat dat het plotseling staken van open access diensten, daar waar ze een belangrijke reguliere functie hebben, een groot risico is. Zie: https://www.treinreiziger.nl/westbahn-oostenrijk-schrapt-helft-ritten-en-verkoopt-treinen-aan-db/ https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/5663223/Ueber-80-Millionen-Euro-Verlust_Westbahn-verkauft-alle-Zuege-an
Hoofdstuk 3	Het is bij Duitsland, Italië en Oostenrijk beter om te spreken van een holding-model. Echte geïntegreerde spoorwegbedrijven bestaan niet meer in Europa. Er is vrijwel altijd sprake van een juridische scheiding tussen vervoerder en infrabeheerder.
Paragraaf 2.1	In paragraaf 2.1 ontbreekt ook het belangrijke stuk context dat er zowel in Italië als in Oostenrijk sprake was van een aanzienlijke investering in spoorweginfrastructuur, waardoor er meer en snellere treinverbindingen mogelijk werden. In beide gevallen lijkt deze investering een rol te hebben gespeeld bij het opzetten van een nieuwe vervoerder. ÖBB heeft vooral haar aanbod van nachttreindiensten uitgebreid nadat DB zich grotendeels uit deze markt terugtrok. Hier is dus sprake van een open toegang vervoerder, die het wegvallende aanbod van een andere open toegang vervoerder weer oppakt.
Paragraaf 2.1	Een mogelijke aanvulling van de inleiding: dat in de meeste landen de spoorwegen in de 19e eeuw zijn begonnen in concurrentie (meestal concessies inclusief aanleg van infrastructuur), maar dat hier in het begin van de 20e eeuw op is teruggekomen vanwege de problemen die

	hieruit volgden (bijvoorbeeld slechte aansluitingen voor reizigers). Dit geldt ook voor Nederland.
Paragraaf 3.1 Duitsland	Aanvulling/achtergrondinformatie: het subsidiëren van interregionaal verkeer wordt bemoeilijkt door regels t.a.v. de aanwending van middelen van de deelstaten. Eventuele contractering of aanbesteding van interregionale verbindingen wordt daardoor aanzienlijk gecompliceerd. Dit heeft in de 90-er jaren geleid tot het vrijwel wegvallen van interregiotreinen; alleen de IC's en de ICE's van DB zijn eigenlijk nog over.
Paragraaf 3.2 Oostenrijk	Regionale vervoerders in Oostenrijk zijn vaak niet zozeer privaat, als wel in handen van regionale overheden.
	De introductie van Westbahn hing samen met het beschikbaar komen van nieuwe infrastructuur (snelheid en capaciteit).
Paragraaf 3.3 Italië	Ook hier zijn regionale vervoerders vaak niet zozeer privaat, als wel in handen van regionale overheden.
	Bij NTV-Italo was er sprake van een nieuwe lijn waardoor nieuwe reismogelijkheden (snelheid) en capaciteit ontstonden.
Paragraaf 3.7 Groot Brittannië	Deze paragraaf geeft aan dat concessies in Groot Brittannië 7 jaar duren. Op dit moment zijn de looptijden van de concessies tussen de 7 en 22 jaar, met een gemiddelde van bijna 12 jaar. Zie bijvoorbeeld het overzicht op: https://en.wikipedia.org/wiki/Passenger_rail_franchising_in_Great_Britain
Pagina 23, Economische voorwaarden	In de analyse van de economische randvoorwaarden ontbreekt de rationale voor de economisch evenwichtstoets. De gedachte hierachter is dat – zeker bij aanbestede lijnen – de uitvoerende concessiehouder niet te veel impact mag hebben omdat dit een negatief effect heeft op zijn business case. Zonder deze toets is een eventuele aanbesteding of onderhandse gunning niet langer mogelijk.
Hoofdstuk 4	Hier kan nog duidelijk vanuit de economische theorie worden bepaald wat drempels zijn en wat normale economische omstandigheden zijn. De Quickscan geeft diverse voorwaarden, criteria en dergelijke, maar maakt hierbij niet de koppeling naar het type markt waarop dit plaatsvindt. Een deel van de voorwaarden is noodzakelijk om het systeem in stand te houden (gebruiksvergoeding), maar ook om aanbestedingen te laten slagen (kwaliteit, prijs). Open toegang creëert een extra dimensie aan het systeem. De voorwaarden moeten hierbinnen passen. De verminderde regulering op open toegang heeft natuurlijk een keerzijde (groter bedrijfsrisico), dit komt nu niet naar voren. De gereguleerde versus de niet-gereguleerde onderdelen van het spoorsysteem zouden beter kunnen worden afgewogen. Wellicht dat dit in het andere onderzoek wordt gedaan.
Pagina 27/28	De conclusie die wordt gepresenteerd volgt niet uit paragraaf 4.2.
Paragraaf 4.1	In deze paragraaf is sprake van het gebruik van reizigersprognoses door ORR bij toetsing van open toegang vervoer. Dit is een gestandaardiseerde methodiek die door de hele spoorwegsector wordt gebruikt (Passenger Demand Forecast Handbook). De invoer is inderdaad gebaseerd op empirische gegevens.
Paragraaf 4.3	stelt dat DfT framework agreements afsluit met de vervoerders. Het is echter zo dat Network Rail, de infrabeheerder, framework agreements af kan sluiten, niet het ministerie (DfT).

Paragraaf 4.4	legt de nadruk op de aanschaf van materieel als toetredingsdrempel. Materieel is echter ook voor zittende vervoerders een aanzienlijke investering met bovendien een lange doorlooptijd, die onder druk komt te staan bij grote onzekerheid. Voorbeelden zijn een korte concessie of onzekerheid rond een groot vervoerscontract (b.v. studentenkaart).
	De leasemarkt in Groot Brittannië is maar beperkt dynamisch; veel materieel is maar voor enkele routes geschikt (profiel van het materieel). Daarnaast heeft DfT een aanzienlijke rol moeten nemen bij het aanschaffen van nieuw intercity materieel. Zie bijvoorbeeld: https://en.wikipedia.org/wiki/Intercity_Express_Programme
Paragraaf 4.4.	Het is goed om duidelijk te melden in hoeverre hier sprake is van daadwerkelijke drempels. De huidige (veelal gepercipieerde) drempels zijn niet van zodanig invloed dat dit een effect heeft op het systeem. In beginsel zijn toetredingsdrempels factoren die de toegang verhinderen of ontmoedigen. Vanuit mededingingsrechtelijk perspectief zijn er – eenvoudig gezegd - twee typen te onderscheiden; structurele (onschuldige) en strategische. Of anders gezegd economische en gedragsmatige toetredingsdrempels. De (engste) theorie stelt dat toetredingsdrempels zich (in beginsel) alleen voordoen wanneer een toetreder kosten moet maken die de gevestigde exploitanten niet dragen. Schaalvoordelen worden derhalve niet gezien als een barrière of drempel (in de Quickscan betreft dit bijvoorbeeld het materieel en de winstgevendheid). Ook overheden kunnen een bron van toetredingsdrempels zijn door vergunningen en andere voorschriften.
Paragraaf 5.2	gaat in op de gevolgen van open toegang vervoer voor de ticketprijs. Hierbij is het prijsniveau voor toetreding ook van belang. Een kort overzicht van zowel de absolute prijsniveaus als de prijsdalingen zou de onderbouwing van deze paragraaf versterken.
Paragraaf 5.3	gaat in op de gevolgen voor vraag en aanbod. Het zou helderder zijn als hierbij de frequenties voor en na toetreding van de nieuwe vervoerder in een overzicht (b.v. tabel) aan worden gegeven. Daardoor worden overeenkomsten en verschillen met de Nederlandse situatie helderder.
Hoofdstuk 8	Bij de conclusies zou het beeld helderder worden met meer cijfers, bijvoorbeeld frequenties van treindiensten, gemiddelde afstanden, prijsniveaus en (over)capaciteit van de infrastructuur.

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 26 augustus 2019 18:00
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Fwd: Reactie NS: Quickscan naar de ervaringen met open toegang
Bijlagen: image001.png; ATT00001.htm; 2019.08.23. Reactie NS tweede conceptrapport open toegang ervaringen in het buitenland.pdf; ATT00002.htm

Opvolgingsvlag: Flag for follow up
Vlagstatus: Met vlag

Dag 10.2.e ter info onze inbreng op de QS "ervaringen met open toegang in het buitenland". Dank voor reactie mogelijkheid. Hgr 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:m

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 26 augustus 2019 15:40
Aan: 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - BSK' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Reactie NS: Quickscan naar de ervaringen met open toegang

Dag 10.2.e

Nogmaals dank voor de gelegenheid op de nieuwe versie van de Quickscan te reageren. Bijgaand ontvang je onze reactie hierop. Wij hebben volgende week een afspraak staan, en lichten uiteraard graag e.e.a. verder toe (ook n.a.v. opmerkingen op de vorige versie). Mocht deze reactie al specifieke vragen oproepen, schroom niet ze alvast aan ons mee te geven.

Collega's 10.2.e en 10.2.e sluiten volgende week aan bij de afspraak vanuit NS. Tot dan!

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

Informatie vennootschap

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10 2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10 2.e @minienw.nl

Datum
27 augustus 2019

Kenmerk

gespreksnota

Kwartaaloverleg NS - IenW 3 september 2019

1. Aanleiding en doel

Hierbij ontvangt u de voorbereiding van het reguliere Kwartaaloverleg met NS op dinsdag 3 september tussen 15.30 en 17.00. Het overleg vindt plaats in Utrecht. De agenda is vooraf afgestemd met NS. Gezien dit uw eerste overleg is met de Raad van Bestuur van NS, zal dit voornamelijk in het teken staan van kennismaking.

Vanuit NS zijn aanwezig:
- Roger van Boxtel (President-Directeur),
- 10.2.e 10.2.e
- Marjan Rintel (Directeur Operatie),
- Tjalling Smit (Directeur Commercie & Ontwikkeling), en
- 10.2.e

Vanuit IenW wordt u vergezeld door 10.2.e [10] (10.2.e OVS) en 10.2.e (10.2.e Aansturing NS en ProRail).
Uw secretariaat heeft aangegeven dat u niet aansluit bij de voorbespreking.

2. Geannoteerde agenda

Onderstaand treft u de geannoteerde agenda. Omdat dit uw eerste kwartaaloverleg is, treft u per agendapunt in de bijlage enige aanvullende achtergrondinformatie.

1. **Kennismaking**

2. **Kwartaalprestaties NS**

Prestatie-indicatoren

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie Q2 2019	Realisatie Q2 2018	Realisatie t/m Q2 2019	Realisatie t/m Q2 2018
Algemeen	BRW							
Deur-tot-deur reis								
Reisgemak								
Reisinformatie								
Veiligheid								
Betrouwbaarheid								

Inbreng IenW:

- BRW
-
-
-

BRW

- BRW
-
-

3. **Wat komt er komend jaar op ons af?** .

Er zijn een aantal (hoofd)onderwerpen die momenteel spelen en mogelijk invloed hebben op de bedrijfsvoering en toekomst van NS. NS bespreekt deze graag op hoofdlijnen met u.

Het betreft de dossiers:
- ZBO-vorming ProRail,
- Midterm review (MTR), en
- Marktordening.

ZBO Vorming ProRail

BRW

BRW

MTR

Toelichting
In 2019 voert IenW een Midterm review (MTR) van de vervoerconcessie op het HRN uit. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie en wederzijds ingebrachte wensen gaan NS en IenW de komende maanden in gesprek over het aanpassen van de concessie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het vaststellen van bodem- en streefwaarden voor de tweede helft van de concessie. NS stelt dat gegeven de huidige reizigersgroei de grens van het spoorsysteem is bereikt en niet alle prestatiewaarden kunnen worden opgehoogd (of zelfs omlaag moeten).

Inbreng IenW
- U kunt NS bedanken voor de goede samenwerking in het kader van de MTR tot dusverre, en aangeven de gesprekken over actualisatie en verbetering van de concessie met vertrouwen tegemoet te zien. Het is wel zaak nu snel het gesprek over nieuwe kpis te openen.
- De conclusie van de (externe) evaluatie van de prestaties, welke in concept met NS is gedeeld, luidt dat NS goed presteert.
- Voor wat betreft de overeen te komen KPI waarden kunt u aangeven dat de nieuwe waarden wat IenW betreft moeten aansluiten bij de geleverde

prestaties, ambitie moeten uitstralen, en rekening moeten houden met externe ontwikkelingen (bijv. reizigersgroei)

Marktordening

Toelichting

In 2020 neemt de staatsecretaris een besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024 (afloop van de vervoersconcessie op het HRN). Om dit besluit weloverwogen te kunnen nemen worden op dit moment een achttal onderzoeken uitgevoerd.

Als concessiehouder op het HRN en de gedeeltelijk eigenaar op stations heeft NS een groot belang bij de uitkomst van het ordeningsbesluit. Met name het besluit over de toekomst van het HRN (aanbesteden of onderhands gunnen) en het besluit over de toekomstige eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations worden door NS nauwgezet gevolgd. Mogelijk spreekt NS haar zorgen uit over het traject richting het ordeningsbesluit.

Inbreng IenW

- U kunt aangeven dat de Staatssecretaris hecht aan een zorgvuldig proces om te komen tot een weloverwogen besluit in het voorjaar van 2020. IenW betrekt stakeholders daar intensief bij. Uiteraard willen we met NS nader het gesprek aangaan als zij zich op bepaalde punten zorgen maken over het traject.
- Mogelijk vragen uw gesprekspartners u om uw visie op het ordeningsbesluit. Tot dusver is er geen denkrichting over het ordeningsbesluit gedeeld met NS of andere partijen. U kunt aangeven dat de staatssecretaris in dit najaar brieven aan de kamer zal sturen over een aantal bouwstenen en daarop vooruitlopen geen uitspraken wil/kunt doen.

10.2.e

Beleidsmedewerker

Bijlage: Achtergrondinformatie

Prestatie-indicatoren NS:

BRW

[redacted]

ZBO vorming ProRail

BRW

[redacted]

Midterm review

- In 2019 voert IenW een Midterm review (MTR) van de vervoerconcessie 2015-2024 uit. Deze moet worden uitgevoerd volgens de concessie om halverwege de looptijd van de concessie, als daar aanleiding toe is, bij te kunnen sturen.
- De MTR is vormgegeven als een tussentijdse evaluatie en moet een beeld geven van:
    - Het niveau van de prestaties van NS;

  - De werking van de concessie (bijvoorbeeld de effectiviteit van het sturingsmechanisme), en
  - Ontwikkelingen die mogelijk vragen om aanpassing van de concessie
- De resultaten van de MTR worden betrokken bij het besluit over de marktordening op het spoor. De MTR is hier één van de bouwstenen voor.
- Een van de belangrijkste onderdelen van de MTR betreft het maken van nieuwe prestatie-afspraken voor de tweede helft van de concessie. Het gaat daarbij dan om de nieuwe bodem- en streefwaarden die gelden voor de twaalf KPI's
- De conclusie van de evaluatie van de prestaties luidt dat NS goed presteert. Conclusie van de evaluatie van de financiële balans is dat NS er qua financieel rendement niet goed voor staat. Dit rendement is van belang voor het Ministerie van Financiën als aandeelhouder.
- De tweede helft van 2019 wordt gebruikt om nieuwe afspraken met NS (en minFin) te maken over de nieuwe prestatieafspraken en het vastleggen van eventuele nieuwe, gedeelde, ambities. Bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, fietsparkeren en grensoverschrijdend vervoer.
- De onderhandelingen monden uit in een geactualiseerde concessie. Deze wordt na consultatie naar de Kamer gestuurd in het voorjaar van 2020.

Marktordening
- De staatssecretaris heeft in 2018 aangeven in het voorjaar van 2020 een besluit te willen nemen over de marktordening op het spoor na afloop van de huidige vervoersconcessie.
- Om deze keuze weloverwogen en onderbouwd te laten zijn werkt de Staatssecretaris vier zogenaamde bouwstenen uit wat moet leiden tot:
  1. informatie om een besluit te kunnen nemen over de vervoerconcessie voor een hoofdrailnet na 2024. Hierbij gaat het om het vraagstuk of deze aanbesteed wordt dan wel onderhands gegund, en om de reikwijdte van een hoofdrailnet.
  2. inzicht in de gevolgen van het recht op toegang ('open toegang') tot de spoorinfrastructuur voor de Nederlandse spoormarkt;
  3. beter inzicht in de randvoorwaarden voor een gelijk speelveld op de spoormarkt;
  4. informatie om uitvoering te geven aan het regeerakkoord en te kijken naar de verschillende opties voor het eigendom en exploitatie van de stations.
- Ter uitwerking van deze bouwstenen worden er een achttal onderzoeken uitgevoerd.
- NS is als een van de stakeholders nauw betrokken bij de onderzoeken door deelname aan klankbordgroepen, aanwezigheid bij stakeholderbijeenkomsten (op hoog niveau) en reguliere overleggen.

Bouwstenen voor besluit vervoerconcessie na 2024
1. Het onderzoek naar onderhands gunnen of openbaar aanbesteden van het HRN
2. Het onderzoek naar de decentralisatie van de vier lijnen (uit Regeerakkoord)
3. Het onderzoek naar de ordening van HSL-Zuid.
4. Het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden

Inzicht in de gevolgen van het recht op toegang

5. Het onderzoek naar de kansen, bedreigingen en effecten van open toegang.
6. Quickscan naar de ervaringen van open toegang in het buitenland

Quickscan naar het gelijk speelveld

7. Update quickscan van de spoormarkt

Opties voor stations

Het onderzoek naar de eigendoms- en exploitatieverhouding op stations

Agenda Kwartaaloverleg NS-IenW

3 september 2019, 15:30 - 17:00 uur, Utrecht, LvP, 1e verdieping

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Genodigden 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e
Roger van Boxtel, Marjan Rintel, Tjalling Smit, 10.2.e

1. Opening: voorstelronde

2. Kwartaalcijfers

NS licht de Q2-cijfers toe:

- BRW
-
-

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie Q2 2019	Realisatie Q2 2018	Realisatie t/m Q2 2019	Realisatie t/m Q2 2018
Algemeen	BRW							
Deur-tot-deur reis								
Reisgemak								
Reisinformatie								
Veiligheid								
Betrouwbaarheid								

3. Wat komt er komend jaar op ons af?

NS en IenW bespreken de hoofdonderwerpen die spelen aankomend jaar: Midterm Review, Marktordening en ProRail ZBO.

4. Wvttk en afsluiting

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Onderzoeksopzet aanbesteding HRN concessie
Datum: dinsdag 3 september 2019 15:33:27
Bijlagen: 190827 Onderzoeksopzet openbaar aanbesteden van de vervoersconcessie voor het spoorhoofdrailnet.pdf

---

Beste 10.2.e

Zoals bekend is een van de bouwstenen om te komen tot een besluit over de toekomstige ordening op het spoor een onderzoek naar openbare aanbesteding van de HRN concessie.

Bijgaand ontvang je een onderzoeksopzet waarin de vraagstelling is uitgewerkt wat de voorwaarden en aandachtspunten zijn om een HRN concessie aan te besteden. Graag ontvangen we daarop jullie reactie voor 20 september. Mochten jullie dat op prijs stellen dan kunnen we ook een afspraak maken om dit te bespreken.

Jullie zullen nog worden uitgenodigd om deel te nemen in een klankbordgroep. Voor sommige aspecten van het onderzoek zal ook jullie medewerking worden gevraagd, waarvan ik hoop dat jullie deze ook zoveel als mogelijk willen verlenen.
Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Tabel n.a.v. gesprek vandaag over open toegang
Datum: dinsdag 3 september 2019 16:21:38
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e en 10.2.e
Dank voor het goede gesprek van vanmorgen. 10.2.e refereerde aan een tabel. Die stond in een deep dive doc met de onderzoekers. Hierbij ook voor jullie! Verdere vragen altijd welkom uiteraard.

Land	Vervoerder	Route	Kenmerken	Frequentie
Oostenrijk	WESTbahn (17,4% SNCF)	Salzburg - Wenen	317km (2:30) 8 stations	14/dag
Tsjechië en Slowakije	LEO Express	Praag – Polen Praag – Slowakije	530km (6:30) 380km (3:30) 13 stations	18/dag
Tsjechië en Slowakije	RegioJet	Praag – Bratislava Praag – Wenen Praag - Humenné	330km (4:10) 300km (6:00) 690km (3:50)	4/dag 4/dag 4/dag
UK, BE, FR, NL	Eurostar (55% SNCF)	Londen – Parijs * Londen – Brussel – Amsterdam	(2:16) (2:10 / 3:40)	16/dag (vr 18) 2/dag
Frankrijk	Thello (Trenitalia)	Parijs - Venetië	1100km (14:00) 8 stations	1/nacht
Duitsland	Flixtrain (was HKX) LEO Express (was Locomore)	Hamburg – Keulen Stuttgart - Berlijn	430km (4:20), 8st 630km (6:50),12st	2/dag 2/dag
Duitsland	Harz-Berlin-Express (Transdev)	Thale - Berlijn	230km (2:00)	15/dag
Italië	ItaloAV (NTV) (20% SNCF)	Turijn – Salerno Venetië – Salerno Breschia - Napels	930km (6:50) 770km (3:40) 750km (5:20)	2/dag 6/dag 2/dag
Zweden	MTR Express	Göteborg - Stockholm	470km (3:10)	8/dag

Gr 10.2.e
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

DECISIO Twynstra Gudde inno-V

Effecten Openbaar Aanbesteden OV

Voorlopig programma werkconferentie 1, 16 september 2019, Utrecht
Op 16 september van 10.00 tot 13.00 organiseren we een werkconferentie in het kader van het project 'Effecten openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer'. Dit project wordt uitgevoerd door de samenwerkende adviesbureaus Decisio, Twynstra-Gudde en inno-V.

De werkconferentie is bedoeld om onze aanpak met een groot aantal belanghebbende te delen, maar ook om praktijkervaringen van (de effecten van) het openbaar aanbesteden te delen en op te halen. Deze werkconferentie is de eerste in een serie van 2, de tweede volgt eind oktober (uitnodiging volgt). Tijdens de werkconferentie zullen 2 x 4 parallelsessies in verschillende zalen worden georganiseerd.

Het voorlopige programma is als volgt:

10.00	Opening en welkom
	Toelichting onderzoek, eerste bevindingen en toelichting programma wekconferentie
10.30	Parallelsessies ronde 1
11.30	Pauze
11.45	Parallelsessies ronde 2
12.45	Afsluiting

De voorlopige indeling van de paralelsessies is als volgt:

	Ruimte 1	Ruimte 2	Ruimte 3	Ruimte 4
Ronde 1 10.30-11.30	Effecten reizigers	Aansturing overheden	Financieel economische effecten	Effecten personeel
Ronde 2 11.45-12.45	Effecten reizigers	Aansturing overheden	Financieel economische effecten	Concessie overstijgende thema's

Inhoud parallelsessies

Effecten reizigers

- Onderzoeksvragen/bespreekpunten
  - **Effecten reizigers**: aanbod vervoer, kwaliteit verbindingen, service, tarieven, toegankelijkheid, sociale veiligheid, klanttevredenheid, vervoersvraag, betalen, reisinformatie, toegankelijkheid, kennis functioneren systeem, transfers, robuustheid.
  - **Basisvoorzieningen voor reizigers**: wat zijn basisvoorzieningen voor reizigers? hoe worden deze vervuld? hoe kunnen verschillen worden voorkomen/uniformiteit worden gewaarborgd?
- Casuïstiek (voorlopig): Noord-Holland-Noord (busconcessie + spoor) en Fryslan (incl Noordelijke nevenlijnen); Utrecht (stad) en Amsterdam (stad)
- Deelnemers: consumentorganisaties/reizigersverenigingen, DOVA, regionale overheden + Rijk.

Aansturing overheden

- Onderzoeksvragen/bespreekpunten:
  - **Vrijheden en gemaakte keuzes**: trends en argumentatie voor de ontwikkelingen in de beleidsvoeringsfunctie, ontwikkelingsfunctie en uitvoeringsfunctie
  - **Observaties over sturing** in relatie tot flexibiliteit en innovatie, beschikbaarheid van data, van kennis, kennis-uitwisseling, lerend vermogen, Positieve en negatieve effecten, omgang met de situatie door de partijen en verloop
  - **Succesfactoren en randvoorwaarden**: marktspanning, implementatie, ruimte in wet- en regelgeving, flexibiliteit tav beleidswensen, (markt)innovaties
- Casuïstiek (voorlopig): **Spoor** – vergelijking 3 concessies (Limburg, Fryslân, Noord-Holland); **Vrijheid vervoerder** – vergelijking verschillende keuzes bruto-contract, netto-contract, suppletie-contract; ontwikkelfunctie bij overheid, bij vervoerder, via ontwikkelteams; sturend optreden, afstand houden; **Inbesteding** – vergelijking Den Haag / Rotterdam / Amsterdam.
- Deelnemers: Regionale overheden (aanbesteders en concessiemanagers) + Rijk.

Financieel economische effecten

- Onderzoeksvragen/bespreekpunten:
  - **Effecten op de operatie**: Kosten per DRU, Kosten per reizigerskilometer, kaartopbrengsten, subsidies, (bereikte) besparingen overheid; schaal- en netwerkvoordelen
  - **Transactiekosten**: kosten van afstemming (tussen concessies en landelijk) en bij wisseling concessie
- Casuïstiek (voorlopig): Stedelijk busvervoer Utrecht en Den Haag; vergelijking van spoor Noord-Holland Noord en Noordelijke nevenlijnen; verschillende contractvormen
- Deelnemers: Vervoerders en regionale overheden

Effecten personeel

- Onderzoeksvragen/bespreekpunten:
  - Effecten op **arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden**: vergelijking primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden
  - **Basisvoorwaarden** voor werkomstandigheden van het personeel: welke zijn dit? Hoe zijn deze geborgd? Wat is de rol van de aanbestedende overheid?
- Casuïstiek: Amsterdam, Utrecht, OV-bureau Groningen Drenthe, VRA/AML, SAN (Gld), Almere
- Deelnemers: Vakbonden, vervoerders, overheden.

Concessie overstijgende thema's

- Onderzoeksvragen/bespreekpunten:
  - Om **welke thema's** gaat het?
  - Hoe en waar wordt **afstemming en samenwerking** georganiseerd? En wat zijn daarbij aandachtspunten, randvoorwaarden en succesfactoren
- Casuïstiek: n.v.t.
- Deelnemers: Rijk, regionale overheden vervoerders, vertegenwoordigers van consumentenorganisaties, sleutelspelers in de coördinatie (bijvoorbeeld van NOVB, DOVA, CROW, OV en Spoortafels, OV Ombudsman)

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Toekomst op de Rails - slotmanifestatie 11 oktober 2019
Datum: woensdag 18 september 2019 13:54:00
Bijlagen: image001.png

Dank 10.2.e ! Ik verwacht zeker dat een aantal mensen van OVS – waaronder ikzelf – van de partij zijn.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 18 september 2019 13:38
Aan: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Toekomst op de Rails - slotmanifestatie 11 oktober 2019

Dag 10.2.e 10.2.e en 10.2.e

Het komende jaar wordt – zoals jullie weten - een aantal strategische keuzes gemaakt die het personenvervoer op de rails aangaan.

Vanuit GVB, HTM, NS, ProRail en RET willen we graag een bijdrage leveren aan het inhoudelijke debat hierover en zijn daarom het initiatief **Toekomst op de Rails,** een wetenschappelijke seminar- en publicatiereeks, gestart. Die reeks wordt binnenkort afgesloten in een laatste bijeenkomst.

Onder leiding van twee vooraanstaande wetenschappers, professor Maarten Janssen (hoogleraar Micro-Economie, Universiteit Wenen) en professor Bert van Wee (hoogleraar Transportbeleid, Technische Universiteit Delft) werd in 10 seminars een aantal relevante thema's binnen de mobiliteit besproken. Denk hierbij aan Toekomstvisie, Netwerkeffecten in theorie en praktijk, de Rol van stations, Duurzaamheid en Aanbesteden op het spoor. Tijdens de bijeenkomsten was ruimte voor discussie tussen wetenschap, beleidsmakers en vertegenwoordigers van de mobiliteitssector. Alle inzichten van de seminarreeks worden gebundeld onder redactie van Economisch Statistische Berichten (ESB) in het dossier Toekomst op de Rails. (www.detoekomstopderails.nl).

Op 11 oktober 2019 staat de **slotmanifestatie met presentatie van het ESB-dossier Toekomst op de Rails** gepland. Naast de presentatie van het dossier vinden interessante presentaties en paneldiscussies plaats.

Kan me voorstellen dat dit interessant is voor zowel jullie als de collega's binnen de teams en mogelijk voor de diverse onderzoekers. Daarom attendeer ik jullie hier graag op, voor zover nog niet bekend. Je kunt je hiervoor aanmelden via www.esb.nu/rails.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

UITNODIGING



de toekomst op de rails

Slotconferentie
De toekomst op de rails

11 oktober 2019
10.00 - 12.30 uur
aansluitend lunch

Glazen Zaal (Den Haag, Prinsessegracht 26)

De spoorsector is altijd in beweging. En dat moet ook: Nederland wordt steeds drukker, de wensen van de reizigers nemen verder toe en de techniek staat ook niet stil. Stations zijn meer dan een vertrekhalte en Mobility-as-a-Service kan het openbaar vervoer zowel vervangen als versterken.

Er staan de komende tijd belangrijke strategische keuzes op de agenda. Naast de invulling van de verschillende openbaarvervoersconcessies gaat het daarbij ook om aanzienlijke investeringsbeslissingen. Met welke organisatievorm is de reiziger in een drukker, digitaler en duurzamer Nederland het beste af?

HIGHLIGHTS BIJEENKOMST

- **Roel in 't Veld: 27 jaar na *Sporen voor straks***
- **Toekomstscenario's van Bert van Wee (TU Delft) en Maarten Janssen (Universiteit Wenen)**
- **Paneldebat met onder meer Pieter Litjens (CROW) en Annemarie Sipkes (ACM)**
- **Presentatie en uitreiking *ESB*-dossier**



Toegankelijke en relevante inzichten van prominente academici over het spoor

MELD U NU AAN WWW.ESB.NU/RAILS

Contact
10.2.e
10.2.e @economie.nl
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
10.2.e
marktordening spoor

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Datum
19 september 2019

Kenmerk
IENW/BSK-2019/204290

gespreksnota

Bilateraal gesprek Roger Van Boxtel (NS) 30 september

Aanleiding en doel

Op maandag 30 september (16.30-17 u) heeft u een periodiek overleg met Roger van Boxtel (NS). Het laatste overleg was op 11 juli 2019. De heer van Boxtel heeft specifiek aangegeven uw besluit over de marktordening op het spoor na 2024 te willen bespreken. Deze nota bevat spreekpunten voor:
1. Uw besluit marktordening
2. Midterm review en onderhandelingen met NS over 2e termijn concessie
3. Voorstel NS –ÖBB over herintroductie nachttrein.
4.

Tripartite ProRail-NS-IenW
- U heeft 9 oktober een tripartite met NS en ProRail waar het thema Groei wordt besproken aan de hand van a. Gezamenlijke prestaties i.r.t. de NMCA-groeicijfers; b. Toekomstbeeld OV, maatregelen t/m 2030; c. Duurzaamheid; en d. Samenhang werkzaamheden in de ruit van Amsterdam.
- Ook de indiening van het wetsontwerp Omvorming ProRail en de samenhang tussen de verschillende dossiers die NS raken (ZBO, MTR, ordening stations) worden dan besproken.

➔ Mocht Van Boxtel het onderwerp aansnijden over het tempo waarin het treinvervoer zich nu ontwikkeld en dat het al gaat knellen in 2027, dan kunt u voorstellen om dit onderwerp in het tripartite te adresseren. Hetzelfde geldt voor de omvorming van ProRail naar zbo.

Marktordening

Algemeen
- NS vindt de besluitvorming rondom de marktordening erg spannend.
- NS is bij alle bouwstenen (onderzoeken) als stakeholder betrokken en hun input wordt gewaardeerd. De onderzoeken zijn in volle gang.
- Op de volgende (marktordenings-)onderwerpen zou u van gedachten kunnen wisselen met Van Boxtel:
    1. Decentralisatie 4 lijnen
    2. Eigen onderzoek NS en ProRail over stations
    3. Onderzoeken over openbaar aanbesteden HRN en reikwijdte HRN.

1. Decentralisatie 4 lijnen

- IenW bespreekt met de provincies de mogelijke decentralisaties van de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden, Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede.
- NS heeft informatie aangeleverd over reizigersaantallen en financiën, waarvoor dank.
- We snappen dat dit voor NS een spannend besluit is. Er ligt een opdracht uit het regeerakkoord om deze decentralisaties te onderzoeken.
- Uitgangspunt voor IenW is dat de reiziger erop vooruit moet gaan en dat de integraliteit van het netwerk is gewaarborgd.
- Besluitvorming is onderdeel van het integrale besluit in 2020.

2. Positie stations

- IenW doet onderzoek (conform RA) naar de stations om te bezien of alternatieve opties (zie toelichting welke) van ordening op stations bij kunnen dragen aan een meer efficiëntere en effectievere realisatie van publieke doelen op stations.
- NS en ProRail hechten duidelijk een groot belang aan dit onderzoek en zijn nauw betrokken bij het onderzoek. Onderzoeksbureau Royal Haskoning/ DHV heeft inmiddels een 85% versie van het rapport gereed. Dat wordt op 8 oktober besproken met stakeholders. Oplevering: eind dit jaar.
- Naast het IenW-onderzoek laten NS Stations en ProRail eigenstandig een onderzoek uitvoeren door McKinsey waarin zij zich met name richten op de optie ‘betere onderlinge samenwerking’ (optie 1 – zie toelichting). Hoewel wij alleen mondeling geïnformeerd zijn, lijken NS Stations en ProRail met de uitkomsten van het McKinsey-onderzoek in te zetten op een (lichte) wederzijdse overdracht van verantwoordelijkheden en taken door het overdragen van dagelijks beheer en onderhoud naar NS Stations, ook van delen van de HSWI waar ProRail nu verantwoordelijk voor is. De vraag is hoe dit zich verhoudt tot de omvorming van ProRail naar publieke organisatie en in hoe stakeholders een dergelijke overdracht zien.
- IenW heeft zich afzijdig gehouden in dit eigenstandige onderzoek om de schijn van voorsortering op een optie te voorkomen. Half oktober staat wel een directeuren-bijeenkomst gepland waar OVS (mondeling) geïnformeerd wordt over de vorderingen op hun onderzoek.

U kunt aangeven:

➔ Dat u het toejuicht dat NS en ProRail zelfstandig bekijken hoe de samenwerking geoptimaliseerd kan worden en dat u benieuwd bent naar de uitkomsten.

➔ Maar dat het voor u van groot belang is dat NS en ProRail niet met hun onderzoek naar buiten komen voordat u uw besluit neemt, omdat u de schijn van voorsorteren wil vermijden.

Toelichting

- De volgende opties worden onderzocht:
  1) ‘betere onderlinge samenwerking’: NS Stations en ProRail gaan binnen de bestaande eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling onderling beter samenwerken op stations
  2) ‘joint venture model’: waarbij stations in een aparte entiteit op afstand van beide moederbedrijven (ProRail en NS) integraal aangestuurd worden
  3) ‘alles naar ProRail’: waarbij ProRail het gehele eigendom en alle verantwoordelijkheden op stations overneemt
  4) ‘alles naar NS’: waarbij NS het gehele eigendom en alle verantwoordelijkheden op stations overneemt.
- De eerste onderzoeksresultaten van RHDHV laten zien dat het op dit moment in het algemeen gezien goed gaat met het effectief realiseren van

de publieke belangen op stations. Wel lijkt het erop dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations niet altijd even efficiënt verloopt.

- Alternatieve opties voor ordening van stations zouden kunnen bijdragen aan het meer efficiënt realiseren van publieke doelen op stations maar kennen ook (aanzienlijke) transitiekosten.
- Een mogelijke keuze voor een alternatieve ordening op stations hangt samen met de mate van (toekomstige) concurrentie van het spoor: hoe meer concurrentie en toenemend aantal vervoerders op het Nederlandse spoornet, hoe logischer het wordt om de stations op meer afstand van de nationale vervoerder (NS) te positioneren. Daarom maakt de keuze voor ordening op stations onderdeel uit van het integrale besluit.

3. Onderzoeksopzet openbaar aanbesteden HRN

- Aan NS (en FMN, Rover en Dova) is om een reactie gevraagd op de concept-onderzoeksopzet openbaar aanbesteden (evenals om de concept-onderzoeksopzet HSL – korte toelichting beide onderzoeken hieronder). NS heeft in haar reactie (20/9) op de opzet voor openbaar aanbesteden aangegeven verrast te zijn over de vraagstelling die niet onderhands gunnen en openbaar aanbesteden met elkaar vergelijkt, maar enkel over openbaar aanbesteden spreekt. NS meent dat dit voorsorteert op een keuze voor aanbesteden.
- Het onderzoek focust op de praktische gevolgen van een keuze voor een scenario van openbaar aanbesteden. Het vierde spoorwegpakket spreekt immers van openbaar aanbesteden, tenzij. Onderhands gunnen mag, maar onder strenge voorwaarden. Daarom lijkt een vergelijking tussen beide aanvliegroutes niet voor de hand te liggen.
- Onderzocht wordt hoe voldaan kan worden aan onderhands gunnen als die keuze gemaakt zou worden. Om NS wat gerust te stellen wordt gekeken of dit element opgenomen kan worden in de onderzoeksopzet.

U kunt:

➔ aangeven dat het onderzoek bedoeld is om meer inzicht te verkrijgen in een –tot op heden onbekend– scenario van openbaar aanbesteden van het HRN. Een definitieve beleidsafweging tussen openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning volgt in het voorjaar. Uiteraard wordt op dat moment een vergelijking gemaakt tussen de twee verschillende scenario's, om te beoordelen welke het meest in het belang van de reiziger is.

➔ een beroep doen op de NS om zich meewerkend op te stellen richting de verschillende onderzoeken, specifiek door relevante kennis en informatie aan te leveren die de onderzoeken beter maken. De informatie van NS heeft een doorslaggevende rol voor het succes van de verschillende onderzoeken.

Toelichting

- Inzicht moet worden verkregen wat het vergt om een HRN openbaar aan te besteden en welke gevolgen dat heeft voor overgang van bijvoorbeeld personeel en materieel, en de borging van het publiek belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer. Voor de overheidssturing is er een verschil tussen verlening van de concessie aan een staatsdeelneming of aan een marktpartij.
- Voor de HSL-Zuid wordt advies gevraagd hoe kan worden voorzien in een optimale benutting van de HSL (voor binnenlands vervoer als internationale ambities), waarbij verschillende scenario's worden uitgewerkt.

4. Reikwijdte HRN

- In het regulier marktordeningsoverleg (16/9) heeft u aangegeven ook de reikwijdte van het HRN te willen onderzoeken als het gaat om de ontvlechting van sprinters en intercity's uit het HRN (vraag van FMN).

- Op directeursniveau is 20/9 een gesprek geweest met 10.2.e en enkele regiodirecteuren van NS. Er is gewisseld dat IenW ook de reikwijdte van het HRN wil onderzoeken als het gaat om de ontvlechting van de sprinters en intercity's. Aan NS is uitgelegd dat deze vraag politiek leeft en dat wij vooral meer zicht willen krijgen op de vraag wat is de optimale reikwijdte van het HRN. Zicht ook op de vraag wat de voor- en nadelen zijn van het in één hand houden van sprinters en intercity's. En zicht ook op hoe het zit met het schaalniveau en de voordelen daarvan. Onderbouwing met feiten is hiervoor belangrijk en daarom wil IenW dit onderzoeken.
- NS heeft positief gereageerd op de vraag haar medewerking te verlenen in het aanleveren van data en informatie. Zij snappen dat dit een vraag is.
- Overwogen wordt om ProRail te vragen advies uit te brengen over de voor- en nadelen van het ontvlechten van sprinters en intercity's. Wij willen ProRail ook vragen om de variant lostrekken van corridors mee te nemen. Deze overweging is nog niet gedeeld met NS. De adviesaanvraag is nog in concept.

U kunt aangeven:

➔ Als we de reikwijdte HRN niet onderzoeken gaat dit ingestoken worden via de Kamer.

➔ Te verwachten dat NS zijn medewerking verleend om te kijken naar de voor- en nadelen van het ontvlechten van sprinters en intercity's en daarom content te zijn dat NS dit heeft toegezegd.

Midterm Review: Onderhandelingen met NS over 2e termijn concessie

BRW

BRW

BRW

Voorstel NS / ÖBB over herintroductie nachttrein

BRW

Eurostar

BRW

BRW

10.2.e
10.2.e *marktordening spoor*

Van:	10.2.e 10.2.e 10.2.e
Aan:	10.2.e - DGMo
Cc:	Boxtel van, Roger RHLM; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp:	Definitieve reactie aan IenW inzake onderzoek aanbesteden of onderhands gunnen
Datum:	vrijdag 20 september 2019 16:04:18
Bijlagen:	image001.png 2019.09.17 Reactie NS onderzoeksopzet aanbesteden of onderhands gunnen.pdf

---

Beste 10.2.e
Graag breng ik bijgaande reactie op de onderzoeksopzet “aanbesteden van het hoofdrailnet” - waartoe wij zijn uitgenodigd - onder je aandacht. Vanwege de gekozen onderzoeksopzet door het ministerie van IenW is bij de bespreking hiervan in de Raad van Bestuur van NS besloten onze reactie direct aan jou te sturen.
Wij hopen met jou en collega 10.2.e binnenkort nader van gedachten te wisselen over de marktordening op het spoor. Dit mede naar aanleiding van je vraag in het kwartaaloverleg ministerie IenW-NS op 3 september 2019 om verder te verdiepen op dit thema.
Mochten er vragen zijn naar aanleiding van onze reactie, dan verneem ik die graag.

Met vriendelijke groet,
10.2.e ,
10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

140.

Memo

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e Mobiliteit
De heer 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e

Datum 20 september 2019
Kenmerk 10.2.e 20190820
Onderwerp Reactie NS op onderzoeksopzet aanbesteden of onderhands gunnen

Geachte 10.2.e ,

Op 3 september 2019 ontvingen wij de onderzoeksopzet voor het bouwblok ‘onderhands gunnen of aanbesteden’. Gezien het belang van dit onderzoek richten wij ons direct tot u. Uw onderzoeksopzet heeft ons verrast. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik hierop te reageren om zo tot een waardevolle bouwsteen te komen in het marktordeningsbesluit dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) wil nemen in het voorjaar van 2020.

Onze belangrijkste opmerking bij de onderzoeksopzet betreft de onderzoeksvraag. De nu voorgestelde onderzoeksvraag sluit niet aan bij hetgeen tot op heden bekend is gemaakt over het doel van het onderzoek. Dit onderzoek is in de opzet omgevormd naar een onderzoek naar openbare aanbesteding van de vervoerconcessie van het Hoofdrailnet na 2025. Onderwerp zou een vergelijkend onderzoek zijn tussen twee opties: 1) het onderhands gunnen van de vervoerconcessie na 2025 voor het hoofdrailnet, of: 2) het openbaar aanbesteden ervan. Waarbij voor beide opties wordt uitgewerkt wat ervoor nodig zou zijn. De huidige onderzoeksopzet is echter aangepast naar een vergaand onderzoek naar de aandachtspunten en voorwaarden van een aanbesteding. Dit sluit niet aan bij de eerdere gedachte bij dit bouwblok en gaat bovendien voorbij aan een besluit of het al dan niet wenselijk is. Een gewijzigde onderzoeksvraag is wenselijk. Zeker in het licht van het feit dat in de lopende Mid Term Review van de huidige vervoerconcessie momenteel geconcludeerd wordt dat NS momenteel de beste prestaties tot op heden neerzet. Dit is ook in een voortgangsbrief aan de Tweede Kamer gemeld[1].

In deze brief zetten wij onze reactie - waartoe wij ook door u zijn uitgenodigd - uiteen op de voorgestelde onderzoeksopzet. Daarna zullen wij een aantal suggesties doen voor een opzet die aan een evenwichtig onderzoek kan bijdragen en daarmee aan een zorgvuldig ordeningsbesluit, in samenhang met de resultaten van de Mid Term Review (evaluatie prestaties, financiële balans en afspraken tweede deel van de lopende vervoerconcessie), andere onderzoeken (stations, open toegang en vergelijking met het buitenland, decentralisatie vier lijnen, effecten van aanbesteden, hogesnelheidslijn), de Quick scan personenvervoer (ACM) en lopende wetgevingstrajecten (omvorming ProRail).

---

[1] Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer met kenmerk IENW/BSK-2019/170418

1. *Opmerkingen van NS op de voorliggende onderzoeksopzet*

Het vergelijkend karakter ontbreekt in de onderzoeksopzet
In de bouwstenenbrief van de Staatssecretaris van IenW aan de Tweede Kamer van 30 mei 2018 staat onder meer:

Om een weloverwogen besluit te nemen heb ik aanvullend op het rapport informatie nodig bestaande uit verschillende bouwstenen met elk hun eigen planning:
1. informatie om een besluit te kunnen nemen over de vervoerconcessie voor een hoofdrailnet na 2024. Hierbij gaat het om het vraagstuk of deze aanbesteed wordt dan wel onderhands gegund, en om de reikwijdte van een hoofdrailnet (decentralisatie van spoorlijnen regeerakkoord en de positie van HSL);

Daarnaast staat in de meer recente brief aan de Tweede Kamer van 15 mei 2019 onder meer:

Onderhands gunnen of aanbesteden vervoerconcessie voor het hoofdrailnet
Ik onderzoek nader wat het vergt om een hoofdrailnet aan te besteden dan wel onderhands te gunnen, en welke gevolgen een dergelijke keuze heeft voor de reiziger en de wijze waarop de continuïteit in de spoorsector (bijvoorbeeld voor materieel en personeel) kan worden geborgd. Daarbij betrek ik ook de strengere eisen die het Europese Vierde Spoorwegpakket aan onderhands gunnen stelt. Ik kijk daarbij naar zowel ervaringen als plannen van de andere EU-lidstaten.

Het gaat dus nadrukkelijk om een vergelijkend onderzoek, waarbij gekeken wordt wat voor beide opties nodig is. De huidige opzet wijkt daarbij dusdanig af, dat het onderzoek hiaten bevat, en bovendien in detail de optie van een aanbesteding onderzoekt. De nu voorliggende onderzoeksopdracht leest alsof door u een keuze voor openbare aanbesteding van het HRN is gemaakt, waarbij vervolgens meer gedetailleerd onderzocht moet gaan worden hoe dit in te gaan richten. Dit terwijl in de opzet nadrukkelijk gezegd wordt dat *'het niet de bedoeling is dat het onderzoek beleidsaanbevelingen bevat over de keuze tussen onderhandse gunning en openbare aanbesteding.'* Het onderzoek zou er gericht op moeten zijn om een bestuurlijke keuze te maken. Een keuze die binnen de Europese regelgeving en de implementatie daarvan in Nederland ook te maken is door de Rijksoverheid. Zoals gesteld in de inleiding van deze brief, is NS verrast over de insteek van het onderzoek.

Een onderzoek naar de mogelijkheden om gebruik te maken van de uitzondering in het Vierde Spoorwegpakket met betrekking tot aanbesteden, ontbreekt
In het verlengde van bovenstaande opmerking, ontbreekt nu een analyse hoe Nederland de mogelijkheid kan benutten van de uitzonderingsclausule in het Vierde Spoorwegpakket. Daarin wordt gesteld dat aanbesteden het leidende principe is, maar er een mogelijkheid is hiervan af te wijken onder een aantal condities. Deze voorwaarden worden in Nederland ingevuld; de geografische schaal vraagt om een integraal netwerk. Daarnaast is er blijvende prestatieverbetering mogelijk. Dat wordt ook aangetoond in de huidige Mid Term Review van NS. Daarin wordt bovendien in de voorlopige concepten geconcludeerd dat de overheidssturing gewerkt heeft.

Onderzoeksvragen zijn breed en deels suggestief
Naast het benoemde probleem met het gebrek aan het vergelijkende karakter van het onderzoek, is het nu voorliggende onderzoeksvoorstel erg breed en betrekt ook veel zaken die niet binnen de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vallen (waaronder stations, DZI, de NS reisplanner app, etc.).

Daarnaast bevat het voorstel ook veel (deels suggestieve) aannames waaruit zou volgen dat een aanbesteding altijd positief zal zijn. Dit zou onderdeel moeten uitmaken van een objectief onderzoek. Door de brede opzet en de gestelde vragen lijkt vooruitgelopen te worden op het ordeningsbesluit. Dit doen ons afvragen wat het doel is van dit onderzoek.

Besteed aandacht aan de transactiekosten bij de aanbesteding zelf en gedurende de looptijd
Met een theoretische aanbesteding van het Hoofdrailnet zullen enorme transactiekosten gemoeid zijn. Deze zien niet alleen op het moment van aanbesteding, maar ook op voorhand en ook zeker na de start. Zoals bekend heeft elke aanbesteding zijn opstartproblemen. Ook de effecten op langere termijn worden niet benoemd. Dit alles zou moeten worden meegenomen in het onderzoek.

Focus niet alleen op het al dan niet succesvol zijn van het aanbestedingsproces, maar ook over het succesvol zijn van de uitvoering erna
De onderzoeksopdracht lijkt de focus te leggen op een succesvolle aanbesteding, terwijl het er om moet gaan of de uitvoering van de al dan niet aan te besteden concessie succesvol zal zijn. Een succesvolle aanbestedingsprocedure is daarvoor een voorwaarde, maar na die procedure begint het pas.

2. *Suggesties van NS voor een meer evenwichtige onderzoeksopzet*

Neem het vergelijkend karakter mee in de onderzoeksopzet
Een meer evenwichtige onderzoeksopzet zou zich moeten richten op een vergelijking tussen een onderhandse gunning en een openbare aanbesteding, bezien vanuit alle facetten. Hierbij kan ook de vraag worden gesteld of een gedetailleerde analyse, zoals nu wordt gevraagd, echt mogelijk is.

Betrek de mate van overheidssturing in het onderzoek, zowel bij onderhandse gunning als bij een aanbesteding
Het is in dat kader bijvoorbeeld interessant om mogelijkheden van de overheid om gedurende de looptijd van de concessie bij te sturen te onderzoeken, en de mogelijkheid tot behoud van regie door de overheid. Bij een onderhands gegunde concessie aan een Nederlands Staatsbedrijf zal de overheidssturing er immers anders uitzien dan wanneer private partijen inschrijven op een concessie.

Kijk ook naar de eisen die gesteld worden aan het opdrachtgeverschap voor beide varianten
Daarnaast is het interessant onderzoek te doen naar de eisen die gesteld worden aan het opdrachtgeverschap. Die eisen zullen er naar verwachting anders uitzien bij een onderhandse gunning aan een Nederlands Staatsbedrijf in vergelijking tot een aanbestede concessie.

Voor wat betreft de optie aanbesteden, kijk niet alleen naar de procedure, maar ook naar een succesvolle uitvoering na het aanbestedingsproces
Naast de aanbestedingsprocedure zelf, is onderwerp van onderzoek of een aanbestede concessie van het Hoofdrailnet succesvol uitgevoerd kan worden. Dit betekent ook dat het onderzoek zich zou moeten richten op twee fases: de aanbesteding zelf en de uitvoering van de concessie.

3. *Suggestie voor een passende onderzoeksopzet*

Een passende en meer volledige opzet op basis van de geplaatste opmerkingen en eerdere correspondentie van het Ministerie van IenW over het bouwblok, zou er als volgt uit kunnen zien;

Fase aanbestedings/gunningsprocedure

1. Maak een vergelijking wat het vergt om het HRN door middel van een aanbestedingsprocedure dan wel om deze onderhands te gunnen. Denk daarbij onder andere aan:
    a. Benodigde kennis en kunde IenW, vervoerders, ProRail.
    b. Transactiekosten
    c. Eisen aan het bestek
    d. Bijsturingsmogelijkheden op PvE, KPI's etc. tijdens de procedure
    e. Doorlooptijd: voorbereidings- en uitvoeringstijd
    f. Impact op de huidige HRN-concessie.

Uitvoering aanbestede concessie/onderhands gegunde concessie

2. Maak een vergelijking van wat het vergt van IenW als concessieverlener om een aanbestede of onderhands gegunde concessie uit te laten voeren.
    a. Welke kennis en kunde heeft IenW nodig
    b. Welke informatie moet IenW van de concessiehouder hebben
    c. Vergelijk de sturingsmechanismen. Onder andere: welke mogelijkheden heeft IenW om bij te sturen (bijvoorbeeld om veranderende beleidsdoelstellingen gedurende de concessieperiode te realiseren). Denk daarbij aan eventuele beperkingen vanuit wet- en regelgeving (PSO, aanbestedingswet etc.)
3. Breng in kaart wat het voor de reiziger kan betekenen als het HRN wordt aanbesteed of onderhands gegund
4. Onderzoek in beide gevallen of en zo ja hoe, de continuïteit van de hele spoorsector (onder andere materieel en personeel) geborgd is

Ervaringen in het buitenland

5. Betrek daarbij de ervaringen en plannen van andere EU-lidstaten die ervaring hebben met onderhands gunnen en openbaar aanbesteden.

Tot slot
Samengevat sluit de opzet van het onderzoek niet aan bij de eerdere omschrijving van het bouwblok en wordt het onderzoek onnodig groot en gedetailleerd gemaakt. Graag lichten wij onze reactie toe in een gesprek. Daarnaast worden wij graag geïnformeerd over de aanpassingen die doorgevoerd worden in de opzet naar aanleiding van deze opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Memo

Aan 10.2.e 10.2.e 10.2.e **(Ministerie van IenW)**

Van 10.2.e 10.2.e 10.2.e **(NS)**

Betreft **Reactie op hoofdlijnen op Update ACM Quickscan ACM d.d. 16 mei 2019**

Inleiding

1 Op 16 mei 2019 heeft de Autoriteit Consument & Markt ("**ACM**") de Update Quickscan Personenvervoer 2013 ("**Quickscan**") gepubliceerd. In de conceptfase heeft NS reeds uitgebreid gereageerd op de Quickscan door middel van een algemene reactie, een overzicht van de feitelijke onjuistheden in het rapport, en een in opdracht van NS door RBB Economics opgestelde mededingingseconomische analyse over het economische begrip "kruissubsidiëring". Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("**IenW**") reageert NS met deze brief specifiek op de in de aanbiedingsbrief van de Quickscan genoemde risico's. In het kader van deze consultatie stuurden wij u eerder afschriften van de antwoorden en reacties die NS in een eerder stadium over dit onderwerp aan de ACM heeft gericht. Zoals mondeling toegelicht op 11 september 2019, vindt NS dat de meeste van haar belangrijkste kritiekpunten op het concept, nog steeds van toepassing zijn de definitieve versie van de Quickscan.

2 Alvorens in te gaan op de drie mogelijke beheersmaatregelen die de ACM voorstelt, volgen eerst enkele algemene opmerkingen over de Quickscan.

Algemene opmerkingen

3 Een belangrijk uitgangspunt van de ACM bij de Quickscan is het Limburg-besluit. Dit besluit is, zoals bekend, recentelijk door de rechtbank Rotterdam vernietigd. Hoewel de ACM hoger beroep heeft ingesteld en de zaak dus niet definitief is afgedaan, is dit wel een belangrijk gegeven. Zo lijkt er in het kader van de Quickscan geen uitvoerig onderzoek te zijn gedaan naar de aanbestedingsmarkt bij regionale aanbestedingen van spoorvervoer, los van wat de ACM over de Limburg-zaak opmerkt.

4 Zoals de ACM terecht aangeeft wordt het gelijke speelveld allereerst gevormd door het aanbestedingsrecht en de aanbestedende dienst. Zij waarborgen dat een aanbestedingsprocedure voldoet aan het gelijkheidsbeginsel, het transparantiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel. Met deze spelregels die door een aanbestedende dienst worden toegepast zouden aanbestedingen eerlijk moeten verlopen en er een gelijk speelveld is. Toch kunnen er volgens de ACM specifieke redenen zijn waarom niet alle vervoerders in staat zijn een concurrerende inschrijving te doen. Een van genoemde oorzaken is asymmetrische regels. Dat wil zeggen dat er verschillende spelregels gelden voor verschillende vervoerders (wat tot een verstoring van het gelijke speelveld zou leiden). Daarmee stelt de ACM voor dat de markt per definitie meer asymmetrisch gemaakt moet worden, terwijl dit het punt is waartegen zij bezwaar heeft.

5 In de Quickscan bespreekt en stelt de ACM asymmetrische regels voor die alleen op NS van toepassing zouden moeten zijn. Niet duidelijk is waarom de ACM bijvoorbeeld nut of noodzaak voor dit soort asymmetrische regels ten aanzien van andere vervoerders onbesproken laat. Arriva, onderdeel van Deutsche Bahn, beschikt immers (gemeten in treinkilometers) over een marktaandeel van ca. 85% op het totaal van de regionale concessies.

6 Door niet (in ieder geval niet zichtbaar) te kijken naar de positie van andere vervoerders zijn de voorgestelde maatregelen niet geobjectiveerd. Er zijn geen aanvullende beheersmaatregelen nodig voor de 'concessiehouder van het HRN', als al een verband zou bestaan tussen de HRN-concessie en

regionale spoorconcessies, maar er zijn volgens de ACM aanvullende beheersmaatregelen nodig voor specifiek de onderneming NS. In dit verband heeft overigens heeft de rechtbank Rotterdam overwogen dat het gedrag van NS in de Limburgse OV-aanbesteding niet onder de reikwijdte van het verbod op misbruik van een economische machtspositie valt, omdat het verband tussen de Limburgse OV-concessie en de positie van NS op het Hoofdrailnet na 2024 te onzeker is. Met deze focus op NS loopt de ACM hoe dan ook vooruit op het nog te nemen marktordeningsbesluit. Het is immers nog niet duidelijk hoe de spoormarkt en de positie van NS er na 2024 uit zal komen te zien.

Kruissubsidiëring

7 Het eerste (vermeende) risico dat in de aanbiedingsbrief wordt genoemd, is kruissubsidie / verlieslatende biedingen. Als maatregel stelt de ACM voor om een 'ex ante' beoordeling door aandeelhouder uit te laten voeren op alle biedingen van NS bij regionale spoorconcessies (ook EUR <100 miljoen).

Risico

8 Kruissubsidie en roofprijs vormen kort gezegd de basis van het Limburg-besluit. Aangezien het Limburg-besluit door de rechtbank Rotterdam is vernietigd, ontbreekt op dit moment een (feitelijke en juridische) basis voor verdere beheersmaatregelen.

9 In dit verband verwijzen wij ook naar de toelichting die 10.2.e van RBB Economics op 18 september 2019 heeft gegeven over het onderwerp "kruissubsidiering".

Voorgestelde maatregelen

10 Voor het geval het door de ACM gesignaleerde risico zich wel zou voordoen, dan geldt dat door het Burgerlijk Wetboek (Boek 2), HRN-concessievoorwaarden én de PSO-verordening al is voorzien in één van de voorgestelde beheersmaatregelen. NS voert, net als andere vervoersondernemingen, een gescheiden boekhouding en bij de verantwoording wordt een accountantsverklaring overgelegd. Voor verdere verduidelijking van de (Europese) PSO-verordening is, gelet op de directe werking daarvan, geen aanleiding of mogelijkheid.

11 Ten tweede stelt de ACM voor om de rendementstoets van de Staat ook te laten uitvoeren bij biedingen van NS van minder dan EUR 100 miljoen. Deze maatregel is om een aantal redenen ongeschikt en ongewenst:

- Allereerst is dit voorstel een voorbeeld van een "asymmetrische" regel, waarvan de ACM zelf constateert dat dergelijke regels kunnen zorgen voor een ongelijk speelveld. Deze regel is immers alleen op NS van toepassing, en niet op andere spoorwegondernemingen die meebieden op een regionale spoorconcessies.
- Ten tweede biedt het voorstel geen oplossing voor het vermeende "probleem" waar de rechter een streep doorheen heeft gezet. De ACM geeft als voorbeeld van een kruissubsidie de (vermeende) verlieslatende bieding op de Limburgse aanbesteding. De bieding van NS op de Limburgse aanbesteding is destijds beoordeeld en goedgekeurd door het Ministerie van Financiën.
- De Quickscan van ACM en de gedane aanbevelingen lopen vooruit op de spoorse ordening. Hierover wordt een integraal besluit genomen door de Staatssecretaris van IenW in het voorjaar van 2020. Mogelijke opvolging van de ACM-aanbevelingen zou logischerwijs niet aan de orde zijn voor dit integrale besluit genomen wordt, en is hier per definitie onderdeel van.
- De ACM constateert zelf dat risico op kruissubsidie niet bij elke aanbesteding plaatsvindt. De rendementstoets zoals voorgesteld, zou echter betrekking hebben op alle aanbestedingen.

12 Tot slot merkt NS nog op dat zij heeft gezien dat de ACM nog andere (zeer vergaande) beheersmaatregelen lijkt te hebben overwogen, zoals een verbod voor NS om nog langer mee te bieden op regionale concessies, maar dat de ACM concludeert dat deze niet passend zijn. NS is het deelt die conclusie, en bespreekt deze daarom niet verder.

Ongelijke beschikbaarheid (tweedehands) materieel

13 Het tweede (vermeende) risico dat door de ACM wordt geïdentificeerd is ongelijke beschikbaarheid (tweedehands) materieel.

Risico

14 De ACM stelt in de Quickscan dat er sprake is van ongelijke beschikbaarheid van treinmaterieel. De ACM voert voor deze stelling een aantal argumenten aan in de aanbiedingsbrief. Als eerste argument voor deze stelling voert de ACM aan: "*Allereerst beschikt de 'zittende' (huidige) vervoerder over het materieel dat al voldoet aan de specifieke eisen die door de concessieverlener zijn gesteld*." Logischerwijs beschikt de huidige vervoerder over het materieel dat vereist is om de *huidige concessie* uit te voeren, maar dit zegt niets over een vermeende 'ongelijke beschikbaarheid van treinmaterieel' of over de vraag of dat materiaal ook geschikt is voor de *nieuwe (nog aan te besteden) concessie*. De praktijk laat ook zien dat deze stelling feitelijk niet klopt. In aanbestedingen wordt in de regel nieuw materieel uitgevraagd of de aanbesteder faciliteert (de lease of het gebruik van) bestaand materieel in het bestek, waarmee er geen (mogelijke) afhankelijkheden zijn van bestaande concessiehouder. In de eerste plaats is dat overigens een vraagstuk van aanbestedingsrecht. Het is namelijk aan de aanbesteder om het gelijke speelveld te faciliteren, en de praktijk toont aan dat die mogelijkheden worden gebruikt. Wanneer overigens de eis van nieuw materieel wordt gesteld, is het hebben van bestaand materieel een last, want dat materieel voldoet dan niet aan de specifieke eisen die door de concessieverlener wordt gesteld.

15 Dat NS over meer materieel (dat voldoet aan de Nederlandse eisen) beschikt dan andere vervoerders, staat los van de vraag naar (on)gelijke toegang tot treinmaterieel. Het gaat er om of spoorwegondernemingen toegang hebben tot de markt voor dergelijk materieel (de nieuwbouw, tweedehands of leasemarkt) en daarbij is relevant de vraag of dat materieel geschikt is voor de nieuwe (aan te besteden) concessies. NS heeft – om de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet uit te voeren en bijbehorende prestatieafspraken te halen – nu eenmaal meer materieelbehoefte dan andere vervoerders.

16 Ook de technische eisen van het Nederlandse spoornet maken dat (tweedehands) buitenlands materieel niet zo maar inlegbaar is. In de opvatting van de ACM betekent dit dat de zittende vervoerder een concurrentievoordeel heeft bij regionale spoorconcessies. Dit is niet juist. Het feit dat de huidige vervoerder beschikt over materieel dat geschikt is voor de huidige concessie, betekent namelijk niet automatisch dat deze vervoerder ook over een concurrentievoordeel beschikt als er, zoals hiervoor uitgelegd, geen afhankelijkheden bestaan ten aanzien van dat materieel. Ook hier geldt weer dat het aan de concessieverlener is om de eisen aan het materieel te formuleren en een gelijk speelveld te waarborgen.

17 Het bovenstaande laat zien dat NS niet, zoals de ACM lijkt te veronderstellen, overtollig materieel heeft klaar staan dat voldoet aan de concessievoorwaarden van alle toekomstige concessies. Of materieel voldoet aan de concessievoorwaarden is afhankelijk van de eisen die de concessieverlener in het bestek stelt ten aanzien van bijvoorbeeld bouwjaar, gelijkvloerse instap, zitplaatsen, internet, beveiliging, bediening etc. Het marktaandeel van Arriva op regionale concessies van 85% geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat NS over een concurrentievoordeel beschikt bij regionale concessies.

18 In zijn algemeenheid kan beter gesteld worden – en dit heeft NS ook opgemerkt in een reactie op het onderzoek van het bouwblok 'open toegang' – dat de markt voor treinvervoer in een hoge mate

kapitaalintensief is. De aanschaf van materieel kent een hoge kapitaalbehoefte en een lange doorlooptijd. Dit is een eigenschap van de markt, en geen oorzaak van een ongelijk speelveld.

Voorgestelde Maatregel

19 NS deelt het standpunt van de ACM dat de bepalingen uit de gewijzigde Wp2000 en de (gewijzigde) PSO-verordening voldoende basis bieden om dit (vermeende) risico weg te nemen.

Ongelijke toegang tot relevante (gebruikers)data

20 ACM signaleert een risico op een verstoring van een gelijk speelveld op het moment dat sprake is van ongelijke toegang tot relevante (gebruikers)data. Bij regionale concessies zou de OV-chipkaartdata beschikbaar moeten zijn voor alle aanbieders. Die data is namelijk nodig om bijvoorbeeld de benodigde capaciteit voor het vervoeren van reizigers en de verwachte opbrengsten te berekenen.

Risico

21 In de Quickscan wordt verwezen naar “reeds opgetreden risico’s” bij NS. Voor zover deze zijn gebaseerd op het Limburg-besluit, is van belang hier te herhalen dat dit besluit is vernietigd. Voor het overige zijn er bij NS geen “reeds opgetreden risico’s” bekend.

Voorgestelde maatregel

22 Aan het voorstel van de ACM om een wettelijke basis te creëren om de toegang tot deze gegevens mogelijk maken wordt al voorzien door artikel 30c WP 2000. Naast de WP 2000 kan overigens ook de Open Informatiehuishouding van het NOVB als mogelijkheid dienen voor het verkrijgen van (gebruikers)data in het OV. NS is, zoals bekend, een partij bij dit gremium.

***

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer 10.2.e
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 24 september 2019
Ons kenmerk 10.2.e 2019.09.24
Onderwerp Reactie NS onderzoeksopzet HSL-Zuid

Geachte heer 10.2.e

Op 13 september 2019 ontvingen wij de onderzoeksopzet voor het bouwblok 'HSL-Zuid'. NS waardeert de mogelijkheid om commentaar te leveren op de onderzoeksopzet over de ordening van de HSL-Zuid. Deze onderzoeksopzet bevat veel elementen die van belang zijn voor besluitvorming rond de ordening van vervoer op de HSL-Zuid corridor. NS waardeert vooral hoe de kaart in de toelichting duidelijk maakt dat er niet zo zeer sprake is van een geïsoleerde lijn, maar meer van delen hogesnelheidsinfrastructuur met veel verwevenheid met de rest van het landelijke netwerk. Vervoer over de HSL-Zuid corridor heeft dan ook een grote logistieke, vervoerkundige en commerciële samenhang met de rest van het HRN.

Inmiddels zijn er veel stappen gezet op de HSL-Zuid die hebben geleid tot een mooi aanbod voor de reiziger. Na diverse productintroducties en –uitbreidingen staat de teller inmiddels op 271 treinen per dag op de HSL-Zuid, bestaande uit zowel nationale als internationale treinen. Ondanks de ingewikkelde infrastructuur is NS er daarnaast – samen met ProRail – in geslaagd de prestaties op orde te krijgen. Een langetermijnvisie is aangeboden om de complexiteit op de verbinding drastisch te verminderen, waarmee prestaties zoals op het Hoofdrailnet haalbaar moeten worden. Ook op het gebied van zitplaatsen voor reizigers zijn forse uitbreidingen gerealiseerd. In de toekomst zullen we nieuw materieel inzetten op de corridor, de Intercity Nieuwe Generatie.

NS geeft graag een aantal aandachtspunten mee voor de onderzoeksopzet. Wij vragen u de NS-reactie vertrouwelijk te behandelen en maken graag van het aanbod gebruik om in gesprek te gaan over deze reactie. Mogelijk geeft de toelichting bij specifieke vragen die de opzet oproept aanleiding tot aanvullingen op deze reactie. Wij zullen puntsgewijs onze opmerkingen weergeven.

Betrek de bevindingen van de vele HSL-onderzoeken van de afgelopen jaren
Over het onderwerp HSL-Zuid heeft de afgelopen jaren een groot aantal onderzoeken plaatsgevonden, voorbeelden hiervan;

- De parlementaire enquête Fyra (2013-2016);

- twee onderzoeken uitgevoerd door Railistics en Triple Bridge in zowel 2016 als 2018;
- diverse audits naar de inzet van ICNG materieel op de HSL-Zuid corridor;
- een marktverkenning door Rebel Group in 2017; en
- een langetermijnvisie op de HSL-Zuid door ProRail en NS in 2018.

Neem ook deze lessen en bevindingen uit het verleden mee om te kijken hoe deze ervaringen meegewogen kunnen worden richting de toekomst. Het gaat dan bijvoorbeeld om lessen op het gebied van de aanbesteding van HSL-Zuid en de (financiële) integratie in de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet.

Kijk goed naar de beleidsdoelen, ook zoals in de LTSA en OV-Toekomstbeeld 2040 geformuleerd
Ons advies is de beleidsdoelen als uitgangspunt scherper te formuleren. De oorspronkelijke aanbestedingsdoelen uit 2001 waren internationale verbindingen en terugverdienen aanlegkosten. De Lange Termijn Spooragenda uit 2013 verwoordt de beleidsdoelen kernachtig tot een aantrekkelijk klantproduct, kwaliteit van het spoorsysteem en capaciteit van het spoorsysteem. Ook in het recentere Toekomstbeeld OV 2040 zijn doelen te vinden die een plaats verdienen in de afweging rond de HSL-Zuid: focus op de kracht van OV (nationaal verbindingen tussen steden, internationaal netwerk, benutting en innovatie) en veilig, duurzaam en efficiënt OV. Daarbij zijn het doelen van het onderzoek anders dan de beleidsdoelen. Deze zijn in de onderzoeksopzet nog verweven.

Betrek ook de ordening op het gebied van beheer in de scope van het onderzoek
Het onderzoek focust in grote mate op het vervoer over de Hogesnelheidslijn. Als we kijken naar de ordening op het spoor, is het ook relevant de ervaringen en conclusies mee te nemen van de specifieke beheersituatie op de HSL-Zuid. Het Ministerie heeft InfraSpeed als beheerder aangewezen, waarmee op het brede Hoofdrailnet dus sprake is van twee beheerders. Het is interessant om naar deze ervaringen te kijken om mogelijk van te leren wanneer we het hebben over een theoretische situatie van twee vervoerders bij een aanbestede HSL.

Kijk grondig naar de logistieke implicaties van de verschillende scenario's
Dé HSL-Zuid bestaat niet. Zoals ook in de onderzoeksopzet gesteld wordt, is sprake van een corridor met stukken HSL-spoor en deels regulier spoor. Daarbij is het een corridor door de drukste knooppunten van Nederland; Schiphol, Amsterdam-Centraal, Rotterdam-Centraal en Breda. Vanwege deze logistieke karakteristieken is het essentieel te kijken naar de logistieke (on)mogelijkheden een corridor separaat aan te besteden. Kijk daarbij ook naar de bevindingen van de studie binnen de langetermijnvisie HSL-Zuid door NS en ProRail (2018), waarin gekeken is wat de mogelijkheden zijn de infrastructuur van de HSL-Zuid corridor geheel los te leggen van het landelijke netwerk. Ook valt op dat de kwaliteit voor de reiziger en operationele prestaties op de HSL beperkt aandacht krijgen in de opdracht, terwijl het hier wel over zou moeten gaan. Dit ook gegeven de politieke gesprekken over de HSL-Zuid de afgelopen jaren.

Betrek bij het internationale vraagstuk ook het internationale politieke karakter ervan
Aangezien internationaal vervoer een belangrijke plek inneemt in zowel de onderzoeksopzet als in de beleidsdoelen van het Ministerie, is het relevant de internationale partners te betrekken bij het onderzoek. In de onderzoeksopzet mist de notie dat besturing van internationale verbindingen per definitie de landsgrenzen overstijgt. Daarom is het raadzaam veel nadrukkelijker het vraagstuk mee te nemen wat op internationale routes het daadwerkelijk effect van ordeningskeuzes in Nederland is.

Vragen die lezing van de onderzoeksopzet bij ons oproept en die wij graag bespreken
Zoals gesteld gaan wij graag in gesprek over de opzet omdat deze nog een aantal vragen bij ons oproept. Zo wordt gesteld dat de leervraag is dat onderzocht moet worden wat we van de HSL-benadering kunnen leren op het gebied van 'corridor-rijden'. Wij kunnen deze niet plaatsen. Het is daarbij goed om op te merken dat deze corridor zeer atypisch is: op een groot deel van het traject rijden geen stoptreinen en goederenverkeer, er zijn diverse spanningssluizen die het traject in hoge mate complex maken, en er is een relatief hoog aandeel grensoverschrijdend verkeer.

Daarnaast wordt gesteld dat met de komst van de derde Eurostar in open access, open access vervoer 'nu mogelijk is op de HSL'. Internationaal open access vervoer is altijd al een mogelijkheid geweest. Deze koppeling kunnen wij dan ook niet plaatsen. Bovendien is in gesprekken over actualisatie van de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet duidelijk gemaakt dat NS deze trein als concessietrein wilde beschouwen. Dat dit (tot op heden) niet gebeurd is, betreft een interpretatieverschil van de huidige concessietekst.

Verder vragen we ons af waarom België separaat van de overige internationale verbindingen wordt beschouwd.

Tot slot
Mede vanwege het feit dat de onderzoeksopzet stelt dat data van NS opgevraagd zal worden, gaan wij – na een gesprek over de opzet – graag op zo kort mogelijke termijn in gesprek met de onderzoekers na de gunning van de opdracht om hier voortvarend mee aan de slag te kunnen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Bijlage: detailopmerkingen

Pagina	Opmerking
1	Pagina 1 geeft aan dat een onderbouwing voor aanbesteding of onderhandse gunning belangrijk is. Het helpt hierbij de verwijzen naar (EU) 2016/2338 en (EG) 1370/200; structurele en geografische kenmerken (b.v. complexiteit) en verbetering van kwaliteit van de diensten en/of de kostenefficiëncy. Ook helpt een verwijzing naar (EU) 2016/2370 voor de overwegingen rond (voorwaarden aan en/of beperking van) open toegang vervoer.
1	Terugverdienen aanlegkosten moet zijn: terugverdienen *deel* aanlegkosten.
2	Bij de scenario's is niet duidelijk of het hier gaat om een (limitatieve) omschrijving van de uit te werken scenario's of een aanduiding van elementen waaruit scenario's moeten worden gebouwd.
2	Bij het scenario "huidige ordening" moet wel uitgegaan worden van het nieuwe ICNG materieel (rijtijden, comfort, capaciteit).
2	Bij elk scenario zou ook een risico analyse moeten zitten: bv. is het aanbod/de continuïteit gegarandeerd. Daarnaast het risico op verstarring waardoor maatschappelijk wenselijke ontwikkelingen belemmerd worden
2	Bij de boordeling van de scenario's zou het afwegingskader wat beter gestructureerd kunnen worden. De effecten voor de reiziger zouden voorop moeten staan (aantrekkelijk product; reistijd, betrouwbaarheid, kwaliteit, kosten). Sturingsmogelijkheden horen niet onder het kopje reizigers, maar bij sturing / beleidsdoelen. De beleidsdoelen verdienen hier een expliciete plaats; kwaliteit en capaciteit van het hele spoorsysteem (en niet delen hiervan), verbeteren van nationale en internationale verbindingen, benutting en innovatie, bijdragen aan duurzame mobiliteit. Praktische en juridische haalbaarheid zijn van verschillende aard en complexiteit. Bij de praktische haalbaarheid verdienen de capaciteit(schaarste) en de kwaliteit en robuustheid van de dienstverlening aandacht in relatie tot de context (verbouwing Amsterdam, invoering PHS, invoering ERTMS, etc.)
2	Het (sturings)mechanisme wordt niet nader geduid. Terwijl dit van groot belang is voor de beoordeling van de mogelijke scenario's. Betreft dit het huidige (sturings)mechanisme of wordt het de onderzoekers vrijgelaten om een andere vorm van sturing te introduceren?
2/3	De samenhang tussen de diverse toetsing op onderdelen ontbreekt en laat ook geen waarde zien. Hiermee wordt gedoeld op het feit dat het onderzoek ook de onderdelen in samenhang moet bestuderen (een beperkte vorm van sturing heeft vermoedelijk een financieel effect, etc.). Daarnaast geeft IenW waarde aan de diverse onderdelen, met andere woorden wat is belangrijker, de financiële kant of de reizigerskant?

Van: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Reactie NS op onderzoeksopzet HSL-Zuid
Datum: dinsdag 24 september 2019 15:30:58
Bijlagen: image001.png
Reactie NS onderzoeksopzet HSL.pdf

Beste heer 10.2.e, beste heer 10.2.e
Hierbij stuur ik u namens 10.2.e de reactie van NS op de onderzoeksopzet voor het bouwblok 'HSL-Zuid'.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e /10.2.e
088-10.2.e
Afwezig op woe. en do.

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Rapport ervaringen, kansen en bedreigingen van open toegang en uitnodiging voor consultatie
Datum: woensdag 25 september 2019 10:19:16
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e en 10.2.e

Dank voor het rapport en de mogelijkheid daarover in gesprek te gaan met elkaar. Graag maken wij daarvan gebruik. Ons secretariaat zal daarvoor met uw secretariaat een afspraak laten plannen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 13 september 2019 18:28
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @flixbus.com' 10.2.e @flixbus.com>; 10.2.e @keolis.nl' 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e @knv.nl' 10.2.e @knv.nl>; 'info@railgood.nl' <info@railgood.nl>; 10.2.e @acm.nl' 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @dova.nu>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Rapport ervaringen, kansen en bedreigingen van open toegang en uitnodiging voor consultatie

Geachte leden van de klankbordgroep,

U heeft in de afgelopen maanden meegelezen op het rapport 'effecten, kansen en bedreigingen van open toegang' geschreven door AT Osborne. Dit rapport is inmiddels opgeleverd aan OVS en daarmee definitief.
Ik deel deze nu met u, maar *onder embargo*. Het rapport mag tot dat deze wordt gestuurd naar de Kamer *niet* gedeeld worden.

Zoals aangekondigd in de laatste klankbordgroep wordt u uitgenodigd om uw zienswijze op open toegang te geven. Het is hierbij niet zo zeer de bedoeling dat er opnieuw wordt ingegaan op het onderzoek, als wel op het 'fenomeen' open toegang zelf. Wat is bijvoorbeeld volgens u de manier waarop open toegang kan bijdragen aan mobiliteit in Nederland? Welke instrumenten dienen te worden ingezet om de vruchten van het recht op toegang te plukken, terwijl risico's worden geminimaliseerd? En wat zijn volgens u de aandachtspunten die absoluut meegewogen moeten worden in het besluit bij de introductie van open toegang?

U kunt uw zienswijze geschreven met ons delen of in een gesprek. Ik wil u verzoeken om uw geschreven zienswijze **uiterlijk 26 september** naar ons toe te sturen. Ook de gesprekken vinden idealiter al in september plaats. U kunt hiervoor contact opnemen met 10.2.e
(10.2.e @minienw.nl).

Tot slot dank ik u allen hartelijk voor uw deelname aan de klankbordgroep.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Openbaar Vervoer en Stations
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Van:	10.2.e - BSK 10.2.e 10.2.e - BSK
Aan:	Jan van Selm 10.2.e @dova.nu); 10.2.e @dova.nu; Freek Bos; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e (AFEP); 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @rhdhv.com; 10.2.e @minezk.nl
Cc:	10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp:	Overleg Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Bijlagen:	image001.jpg

Dubbele inhoud met doc 122

149.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMO
Onderwerp: RE: Klankbordgroep "effecten openbaar aanbesteden in het OV"
Datum: dinsdag 8 oktober 2019 11:27:07

Hi 10.2.e

Na mijn vakantie zag ik onderstaande mail, ik begrijp dat je graag een expert interview in wilt plannen. Kan het secretariaat dat met jou oppakken?

Hoor graag!

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 25 september 2019 14:09
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @transdev.nl'; 10.2.e @connexxion.nl'; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ovbureau.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl; 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @decisio.nl; 10.2.e @decisio.nl; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @htm.nl>; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @decisio.nl; 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>;10.2.e 10.2.e @tg.nl>
Onderwerp: Klankbordgroep 'effecten openbaar aanbesteden in het OV'

Beste leden van de klankbordgroep,

In de bijlage vindt u het conceptverslag en de presentatie van de klankbordgroep 2 september jl. Dit verslag wordt vastgesteld op tijdens de tweede klankbordgroep op 11 november. De locatie voor deze klankbordgroep is het CROW, Jaarbeursplein 22 in Utrecht.

Binnen het werkpakket ‘concessie-overstijgende thema’s’ wordt niet met cases gewerkt maar wordt een aantal sleutelfiguren geïnterviewd. De lijst met sleutelfiguren zit ter kennisgeving in de bijlage. Bij het samenstellen van de lijst is gekeken naar een zo goed mogelijke balans, binnen de beschikbare ruimte van 15 interviews. Mocht u hier nog een opmerking of suggestie bij hebben dan horen wij dat graag voor vrijdag 27 september.

Vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e

Beleidsmedewerker cluster marktordening
……………………………………………………
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
…………………………
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 – 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - vr

153.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: overleg 10.2.e /Anne Hettinga/Tjalling Smit
Datum: maandag 14 oktober 2019 22:08:17
Bijlagen: image002.png
image003.png

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Dank voor jullie reactie.

Het is inderdaad ook niet ons idee om een grootschalig onderzoek te starten, maar om, mede op basis van de beschikbare kennis, een scherper inzicht te krijgen in de gevolgen van alternatieve indelingen van het netwerk. We kijken daarbij ook naar de mogelijkheid om dit te verbinden aan het onderzoek aanbesteden of onderhands gunnen (een aangepaste versie van de onderzoeksopdracht ontvangen jullie en FMN een dezer dagen van ons). Maar het is volgens ons niet goed mogelijk om binnen de context van dat onderzoek ook de meer 'vervoerskundige' aspecten (en samenhang met de infrastructuur) voldoende te adresseren.

Wij vinden het voor een goede start van dit traject belangrijk om elkaar tripartite te spreken zoals door 10.2.e is voorgesteld. Bilateraal hebben we elkaar al gesproken en zullen we dat ook blijven doen. Daarom wil ik jullie vragen om hier aan mee te werken. Het overleg zou dan donderdag na afloop van de stakeholderbijeenkomst kunnen plaatsvinden.

Ik hoor graag van jullie.

Groet, 10.2.e

From: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Date: Monday, 14 Oct 2019, 1:57 PM
To: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Cc: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Subject: RE: overleg 10.2.e Anne Hettinga/Tjalling Smit

Beste 10.2.e en 10.2.e
Dank voor deze heads-up! Wij waarderen het dat jullie hierover in gesprek willen gaan met ons. Zoals wij eerder al hebben aangeven, loopt er al een enorm aantal onderzoeken. Veel hiervan over de reikwijdte van het HRN. Ons dringende advies zou dan ook zijn niet meer grootschalige onderzoeken op te starten, maar om te gaan consolideren en deze mogelijk als deelvraag toe te voegen aan een bestaande bouwsteen, b.v. het onderzoek onderhands gunnen of aanbesteden. Waar veel onderzoeken adviseren voorzichtig om te gaan met veranderingen in de spoorsector gezien de goede prestaties, is een alternatieve indeling van het HRN een forse vraag om aan de vooravond van het nemen van beslissingen te onderzoeken.
Wij gaan zoals gezegd graag in gesprek over dit onderzoek, wij vinden echter het voorgestelde driegesprek met FMN geen logische optie. Graag gaan wij één op één in gesprek over dit onderzoek. Wij horen graag wanneer dit past en of wij vooraf iets ontvangen.
Hierbij wil ik jullie daarnaast graag laten weten dat Roger van Boxtel namens NS zal aansluiten bij de stakeholderbijeenkomst aanstaande donderdag. Verzoek om Roger en 10.2.e vanaf nu mee te nemen in de verzendlijst in plaats van Tjalling en 10.2.e Daarnaast het verzoek om aan hen (en

graag ook aan mijzelf) de agenda en eventuele stukken te verzenden die behandeld worden a.s. donderdag.
Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 20:09
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: overleg 10.2.e /Anne Hettinga/Tjalling Smit

Ha 10.2.e en 10.2.e

Ter info onderstaand verzoek.

Zoals jullie weten overweegt IenW om aan ProRail te vragen een rol te spelen in een traject waarin we meer zicht krijgen op alternatieve indelingen van het spoornetwerk zoals genoemd in het rapport Kiezen voor een goed spoor.

We willen graag van NS en FMN als meest betrokken partijen horen hoe jullie aankijken tegen de rol van ProRail.

Ook vernemen we graag welke inhoudelijke aandachtspunten jullie willen meegeven voor het traject.

Op grond daarvan zullen wij een voorstel doen voor de inhoud en uitvoering van deze vraag.

Omdat we merken dat dit gevoelige onderwerp voor jullie en ons erg belangrijk is, lijkt het ons goed hier op korte termijn op hoog niveau over van gedachten te wisselen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 14:32
Aan: 10.2.e @ns.nl' 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @arriva.nl
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: overleg 10.2.e /Anne Hettinga/Tjalling Smit

Dag allen,

Op verzoek van 10.2.e wil ik graag een overleg te plannen, voor of na de stakeholderbijeenkomst marktordening op 17/10. Onderwerp reikwijdte HRN. Duur; 30 minuten.

Graag hoor ik, in reply naar allen, of dit past in uw agenda.

Vast bedankt!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
DGB/OVS/Beleid&Omgeving
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
M: 31 (0)6 - 10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.g 10.2.g
Onderwerp: gesprek reikwijdte HRN
Datum: woensdag 16 oktober 2019 21:09:19

Beste 10.2.e en 10.2.e
Om onduidelijkheid te voorkomen: ons beeld is dat er morgen nog geen gesprek is tussen IenW, FMN en NS over het onderwerp reikwijdte HRN omdat hierover nog geen overeenstemming is tussen partijen en nog geen moment in de agenda's is geprikt.
Wij werken nu uit door wie en hoe deze onderzoeksvraag kan worden opgepakt. Hierover gaan we graag met jullie in gesprek op een later moment. Een klankbordgroep o.i.d. voor dit onderwerp ligt minder voor de hand. De onderzoeksvraag ziet namelijk niet op een feitelijke situatie en is niet van evaluatieve aard. We hechten aan een drie-gesprek omdat we zo de verschillende visies en belangen goed kunnen wegen. Bij de andere onderzoeken is ook gebleken dat een gesprek tussen alle stakeholders van meerwaarde is, vandaar.
We hopen snel, eind volgende week, een beeld te hebben over de inhoud en uitvoering van deze vraag. Heel graag organiseren we dan snel een gesprek op 'ons' niveau, mogelijk te volgen door een gesprek op bestuursniveau.
OK?
Groeten, 10.2.e

157.

Van:	10.2.e - DGB
Aan:	10.2.e .10.2.e @ns.nl); 10.2.e @ns.nl"; 10.2.e 10.2.e @ns.nl)
Cc:	10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo
Onderwerp:	Afspraken MTR-overleg dinsdag 22/10
Datum:	donderdag 24 oktober 2019 10:54:43
Bijlagen:	Afspraken MTR 22 oktober.docx

Beste 10.2.e, 10.2.e 10.2.e

Zie bijgevoegd onze weergave van de gemaakte afspraken in het MTR-overleg van afgelopen dinsdag.

Hoor graag of jullie daar nog aanvullingen op hebben.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Beleidsmedewerker Openbaar Vervoer en Spoor
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP, Den Haag
Postadres: Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag
....
telefoon: +31 6 10.2.e
e-mail:10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMO; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Follow-up van gesprek
Datum: woensdag 6 november 2019 07:51:33
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e en 10.2.e

10.2.e ik zag dat jij al bijna klaar bent met je opdracht! Is snel gegaan!

N.a.v. ons laatste gesprek wilde ik nog even toetsen of we scherp hebben wat we jullie nog gaan toesturen. Het ging om de punten die jullie in de mail adresseerden (over o.a. tweedehands materieel inzet) en de vragen die opkwamen in het gesprek (b.v. over NS Lease). Zijn er daarnaast nog andere zaken waar we jullie bij kunnen helpen? En op welke termijn is deze input nodig zodat jullie dit nog kunnen verwerken? Ik ken de laatste timings niet op het gebied van de reactie.

Hoor graag, dan zorgen we dat het jullie kant op komt!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van:	10.2.e - DGMo
Aan:	10.2.e
Cc:	10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB
Onderwerp:	RE: NDA NS-onderzoeksbureaus n.a.v. telefonisch contact
Datum:	woensdag 13 november 2019 12:56:10
Bijlagen:	image001.png

Beste 10.2.e,
Vanuit I&W zijn 10.2.e 10.2.e en ik aanspreekpunt, waarbij 10.2.e in principe penvoerder is namens ons en ik mij specifiek bezighoud met de NDA. Zoals bekend:ik zou graag zo snel mogelijk verder spreken over de NDA, zodat de onderzoekers direct aan de slag kunnen en niet hoeven te wachten en er door hen geen tijd behoeft te worden besteed aan deze discussie. Graag verneem ik met wie ik dit verder kan bespreken. 10.2.e en 10.2.e zullen dit vanmiddag ook aanstippen bij 10.2.e.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 13 november 2019 12:33
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: NDA NS-onderzoeksbureaus n.a.v. telefonisch contact

Dag 10.2.e
N.a.v. je verzoek afgelopen vrijdag over een standaard NDA voor het HSL-onderzoek, zou ik nog even bij je terugkomen na intern overleg.
Zoals ik al aangaf is het te kort dag om voor het binnenkomen van de offertes van de onderzoeksbureaus (ik begrijp dat dit vandaag is) nog een dergelijk document mee te sturen. Het is jammer dat het verzoek zo laat bij ons binnen is gekomen, aangezien we al enkele maanden informeren naar de start van het HSL-onderzoek. Voorstel is en blijft dan ook om zo snel mogelijk in contact te komen met het bureau dat het onderzoek gaat oppakken zodat we snel de informatiebehoefte kunnen doorspreken en kunnen afwegen of een NDA noodzakelijk is. We kunnen die dan specifiek voor HSL vormgeven.
Er is inderdaad in het verleden in de routine gesproken over een vast NDA format dat IenW zou kunnen meesturen met een onderzoeksuitvraag. Dit loopt al geruime tijd. Ik begrijp dat uiteindelijk IenW zelf hier toch geen voorstander van was, dus dat dit verder niet is doorgegaan. Ik begrijp uit jouw telefoontje dat IenW hier nu toch waarde aan zou hechten. We willen dit zeker met jullie oppakken. We zijn het echter met jullie eens dat we dit zorgvuldig moeten doen, dus dit lukt niet op korte termijn. Nu we voor HSL nog een maatwerk-NDA met het bureau zullen maken (indien nodig), is er tijd dit op te pakken. We laten dan nog weten wie dit vanuit NS oppakt en horen graag wie vanuit IenW hier mee aan de slag gaat.
Indien jullie hier niet mee uit de voeten kunnen, lijkt het zinvol dit in het volgende routine-overleg opnieuw aan te kaarten.
Voor wat betreft de verdere inhoud op het gebied van het HSL-onderzoek, hoor ik graag wie daarvoor voornaamste aanspreekpunt is. Mijn collega's zullen begeleiding van het HSL-onderzoek van me overnemen, dan kan ik daar de contacten leggen.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: N.a.v. gesprek over reactie op ACM Quickscan gelijk speelveld
Datum: donderdag 14 november 2019 10:17:13
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e
Mede na telefonisch contact met 10.2.e op haar laatste dag, hierbij nog wat aanvullende info n.a.v. vragen die opgekomen waren in ons laatste gesprek. Omdat veel niet direct raakt aan de scope van de quickscan, kunnen we e.e.a. uiteraard verder toelichten.
--

1. **In hoeverre is de boekhouding op het HRN gescheiden? En is deze gescheiden boekhouding gebaseerd op een eis uit de concessie of op basis van de PSO-verordening?**

NS is – evenals de andere vervoerders – verplicht tot het voeren van een gescheiden boekhouding bij concessies. Deze verplichting vloeit onder meer voort uit artikel 32, tweede lid, onder e, van de Wet Personenvervoer 2000 ("Wp2000"). Deze bepaling verplicht een concessieverlener voorwaarden te verbinden aan een concessie, waaronder het opstellen van een financiële verantwoording van het uitvoeren van de concessie, welke verantwoording gescheiden is van die voor andere activiteiten. In de concessie voor het hoofdrailnet ("HRN-concessie") is voornoemde verplichting opgenomen in artikel 21 (Financiële Verantwoording). Bijlage 9 bij de HRN-concessie schrijft vervolgens voor welke informatie in ieder geval apart geadministreerd moet worden. Daarnaast bestaat er ook een verplichting tot het voeren van een gescheiden boekhouding op grond van de Mededingingswet en de PSO-Verordening. Tot slot verplicht artikel 2:10 Burgerlijk Wetboek ("BW") dat elke juridische vennootschap een eigen boekhouding voert. Aangezien NS meerdere juridische entiteiten heeft, betekent dit dat er tussen de verschillende entiteiten ook een gescheiden boekhouding wordt gevoerd.

2. **In het rapport van ACM staat dat NS beschikt over tweedehands materieel wat een voorsprong kan leveren bij aanbestedingsprocedures. Jullie reactie hierop is dat NS niet beschikt over zoveel materieel dat zij een extra concessie kunnen gaan rijden. En dat tweedehands materieel vaak niet meer aan de eisen voldoet dus dat het sowieso niet ingezet kan worden bij een aanbesteding. Nu kwam ik in de financiële analyse van Rebel tegen dat jullie op de lijn Apeldoorn-Enschede een oude dubbeldekker gebruiken. Ik vroeg me af hoe dat nu precies zit. Zetten jullie toch tweedehands materieel in? En als het kan op die lijn, waarom kan het dan niet op gedecentraliseerde lijnen?**

Goed te benadrukken dat deze dubbeldekkers geen tweedehands materieel zijn, want deze dubbeldekkers zijn ooit nieuw aangeschaft door NS. Er is dus een verschil tussen wat ouder materieel (elk materieel is de facto op een gegeven moment wat ouder) en tweedehands materieel. Daarnaast is de lijn Apeldoorn – Enschede onderdeel van de HRN-concessie en gaat het hier dus niet om een regionale aanbesteding. Uit het feit dat (eerstehands) NS-materieel op de HRN-concessie ingezet wordt, kunnen geen conclusies worden getrokken over de inzetbaarheid van tweedehands materieel op gedecentraliseerde lijnen. Voor de aanbesteding van gedecentraliseerde lijnen worden immers (andere) eisen gesteld aan het materieel. Zo waren bijvoorbeeld de eisen aan het materieel in de Limburg-concessie of ZwenZwoka concessie dusdanig opgesteld, dat oud materieel niet gebruikt mocht worden bij de inschrijving (Limburg: enkel treinen gebouwd in of na 2014 / ZwenZwoka: Enkel treinen gebouwd in of na 2016, zie ook Update Quickscan ACM, p.36). Naast eisen m.b.t. de ouderdom van het materieel, worden vaak ook nog andere eisen gesteld. Gedacht kan worden aan gelijkvloerse instap, aantal toiletten, etc.

Deze eisen hoeven niet overeen te komen met het materieel wat momenteel wordt ingezet op de HRN-concessie. Los van het feit dat materieel mogelijk niet geschikt is, is het materieel in bezit van NS nodig voor de inzet op het HRN.

3. **Toegang tot spoorinfra; hoe kijken jullie aan tegen de voorgestelde maatregel van ACM om meer regie toe te kennen aan ProRail om toegang tot infra te verdelen?**

Het is van belang om eerst vast te stellen wat een "optimale" capaciteitsverdeling is. ProRail vindt het ook lastig om tot een tot een objectief betere uitkomst te komen, die door NS niet is geaccepteerd. NS ziet dan ook niets in de aanbeveling van AEF/ACM, mede ook omdat niemand weet hoe je het begrip "optimaal" moet invullen.

4. **Hoe zit het met NS Lease B.V.? Biedt NS Lease haar diensten ook aan aan de derdenmarkt?**

In 2017 heeft NS besloten om alle treinen van NSFSC voor het Nederlandse Hoofdrailnet onder te brengen bij de Nederlandse NS-dochter NS Lease B.V. In december 2018 werden ook de 6 treinen voor de regionale Alphen – Gouda-concessie overgedragen van NSFSC naar NS Lease en 3 ICE-treinen in Nederland (bij NSR) ondergebracht. De 9 treinen die door Keolis bij NSFSC werden geleased, werden aan Keolis verkocht. (zie ook https://nieuws.ns.nl/ns-beeindigt-activiteiten-ierse-lease-dochter-nsfs/). De Ierse constructie is hiermee van de baan. Op dit moment heeft NS Lease B.V. alleen interne klanten. In de toekomst zouden er derde klanten kunnen komen. Het staat uiteraard de regionale vervoerders ook vrij – voor zover dat al niet het geval is – om zelf een lease-entiteit op te richten dan wel bij een derde-lease entiteit treinen te leasen.

--

Daarnaast hadden we al eerder aangegeven onze (beknopte) reactie op de hoofdaanbevelingen van het onderzoek nog na te willen sturen. Dit zullen we middels een brief doen. Ik verwacht dat jullie deze brief nog deze week zullen ontvangen en zorg dat jij ook een digitale kopie ontvangt. De strekking is overigens gelijk aan de input tijdens de gesprekken die we de afgelopen periode gevoerd hebben.

Kun je ons tot slot informeren over het verdere proces en de timing van de kabinetsreactie?

Hartelijk dank en bij vragen zijn we uiteraard bereikbaar!

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Van 10.2.e
Cc Roger van Boxtel

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:
10.2.e
cc 10.2.e

Datum 15-11-2019
Kenmerk 10.2.e 2019.11.13
Onderwerp Zienswijze NS op ordeningsonderzoek open toegang

Geachte heer 10.2.e

Op 31 oktober 2019 heeft een prettig gesprek plaatsgevonden over de zienswijze van NS op open toegang met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW). Wij waarderen het dat wij in een gesprek een toelichting hebben kunnen geven over hoe wij hier tegenaan kijken.

Graag geven wij in deze brief kort onze visie weer, zoals toegelicht tijdens het gesprek. Wij blijven graag geïnformeerd over de zienswijze van het Ministerie van IenW op open toegang.

De volgende zaken komen in deze brief aan bod:

1. Korte reactie op het definitieve rapport
2. Korte duiding van open toegang die relevant is voor de aanbiedingsbrief van het Ministerie van IenW
3. Suggestie voor omgang met open toegang in Nederland
4. Omgaan met open toegang als vervoerder

1. Korte reactie op het definitieve rapport

Het definitieve rapport van AT Osborne bevat veel inhoudelijke informatie over open toegang. Het rapport is daarmee zeer beschrijvend zonder concrete analyses en conclusies en bevat het (daarom) geen advies. Wij hebben begrepen via onze aanwezigheid in de klankbordgroep dat dit een bewuste keuze is geweest. Wat NS betreft is het een gemiste kans om concreet te kijken naar de gevolgen voor Nederland. In deze reactie beperken we ons tot twee hoofdpunten, aanvullend aan de eerdere reacties zoals verzonden naar aanleiding van de conceptrapporten.

Wij willen nogmaals benadrukken dat wij het geschetste beeld van een ‘tegenwerkende vervoerder’ waar men ook in Nederland rekening zou moeten houden, nog steeds zeer suggestief verwoord vinden en ons hierin niet herkennen. Er wordt geen bewijs opgevoerd waarom dit zich in Nederland zich voor zal doen. Wij hebben hier meermaals op gewezen in onze reacties op de conceptrapporten en betreuren het dan ook dat dit nog altijd zonder bewijs is opgenomen.

Een tweede element dat nog altijd mist, is het feit dat er bij open toegang sprake kan zijn van een *meer dan evenredige* verdringing van treindiensten. Daarmee kan open toegang de

facto voor minder vervoersaanbod zorgen dan momenteel het geval is of voorzien is in bestaande plannen. Dit doet zich voor in de situatie dat een open toegangvervoerder capaciteit verkrijgt, het economisch evenwicht hierdoor niet wordt verstoord, en de verkregen capaciteit voor de treindienst niet past bij het bestaande/voorziene patroon op de aanwezige spoorinfrastructuur. In dit scenario, dat in Nederland zeker zal gaan voorkomen, kan het zijn dat meerdere treindiensten opgeheven moeten worden om plaats te maken voor een treindienst van een open toegangvervoerder.

2. Korte duiding van open toegang die relevant is voor de aanbiedingsbrief van het Ministerie van IenW

Het is bekend dat een uitstel van een keuze hoe om te gaan met open toegang in Nederland geen optionele keuze is; de mogelijkheid van open toegang volgt onvermijdelijk uit Europese regelgeving. Het is daarmee, zoals ook door IenW opgemerkt in het overleg, niet iets waarvoor wel of niet gekozen kan worden. Waar wél voor gekozen kan worden, is hoe ermee om te gaan. Dit maakt een heldere begeleidende brief bij aanbieding van het rapport noodzakelijk. Wat ons betreft is er een aantal maatschappelijke risico's dat benoemd moet worden.

(Het voorrang geven van) open toegang leidt tot een slechtere benutting van de schaarse infrastructuur in Nederland[1]

Open toegang is bij onderbenutting van de infrastructuur een mooi instrument om vervoersaanbod te stimuleren. Dit geldt echter niet voor de specifieke situatie in Nederland. De Nederlandse spoorinfrastructuur is aangelegd met een duidelijke visie op de bijpassende dienstregeling en lijnvoering.[2] Indien open toegangvervoer voorrang krijgt op concessievervoer, dan is de kans zeer groot dat, bij de huidige beperkte spoorinfrastructuur, er sprake zal zijn van een meer van evenredige verdringing van bestaande treindiensten onder concessie. Zoals hiervoor opgemerkt mist deze notie in het rapport; bij bijvoorbeeld een kerende open toegang treindienst tussen Utrecht en Amsterdam, zal meer dan één Intercity van de HRN-vervoerder verdrongen worden, omdat kerende treinen op beide knooppunten veel capaciteit kosten. Hier is de spoorinfrastructuur niet op uitgerust. Mocht de politieke wens zijn tóch volop ruimte te bieden aan open toegang, zullen miljarden geïnvesteerd moeten worden in spoorinfrastructuur om de reiziger een aanbod te kunnen bieden dat gelijk is aan het huidige, waarbij het nog de vraag is of het overal ruimtelijk mogelijk is. Ook kan open toegang toekomstige productstappen in concessies lastiger maken (zoals PHS), omdat er veel meer actoren en verplichtingen in het spel zijn.

Bij open toegang verlies je als overheid de grip op het vervoersaanbod, wat indruist tegen het publiek belang

Aanbieders kunnen komen en gaan, eigen tarief- en ticketsystemen introduceren (wat in de praktijk voor reizigers met een abonnement een frequentieverlaging betekent) en, binnen de grenzen van de economische evenwichtstoets, kannibaliseren op een gegunde concessie. Daarmee is het aanbod voor de reiziger onzeker. Dit wordt in zowel het rapport van AT Osborne als de quickscan ervaringen met open toegang in het buitenland ook aangestipt. Ook staat het een open toegang vervoerder, in tegenstelling tot een vervoerder met een concessie, vrij om op elk moment de open toegang treindiensten te beëindigen, alleen te rijden op commercieel interessante momenten of voorwaarden te wijzigen. Daarmee wordt het voor overheden, inclusief regionale overheden, lastiger het publieke belang te borgen. Het optimaliseren van het netwerk richting de toekomst wordt lastiger, net als het optimaliseren van benutting van vitale infrastructuur.

---

[1] Deze – en meerdere – elementen zijn ook aan bod gekomen in het ESB-dossier 'Toekomst op de Rails'
[2] Zie bijvoorbeeld "besluiten-programma-hoogfrequent-spoorvervoer-phs", IenM/BSK-2014/129361

Daarnaast is ook het financiële aspect van belang
Open toegang vervoer leidt – zoals ook in het rapport gesteld wordt – snel tot "cherry picking". De lijnen met de grootste vervoervraag (tussen grote steden op de niet rustige momenten) zijn het meest rendabel en zijn daarmee het meest aantrekkelijk voor open toegang vervoer. Dit heeft een direct effect op een gegunde concessie, die financieel (veel) minder aantrekkelijk wordt. Dit leidt tot een lagere concessievergoeding voor de overheid. Omdat de economische evenwichtstoets gebaseerd is op de totale concessie, is het zeer de vraag of die dit soort effecten in voldoende mate mitigeert. Zoals we ook onder hoofdstuk 3 verder toelichten, bestaan er naast de economische evenwichtstoets, financiële knoppen om dit te mitigeren.

3. Suggestie voor omgang met open toegang in Nederland

De potentiële negatieve maatschappelijke consequenties van open toegang in Nederland maken dat op voorhand goed moet worden nagedacht over de consequenties en hier duidelijk op voorhand afgewogen keuzes in moeten worden gemaakt. Dit effect wordt niet voorkomen door de economische evenwichtstoets. Dit met name omdat de toets primair naar financiële gevolgen kijkt en ook nog eens op concessieniveau en niet op landelijk, maatschappelijk niveau.

Een veel directer en effectiever instrument is de AMvB-capaciteit. Om deze effecten te voorkomen zou bij de capaciteitsverdeling open toegangvervoer een lagere prioriteit moeten krijgen dan vervoer op grond van een concessie, vergelijkbaar met de huidige positie van besloten vervoer. Deze positie zou ook moeten gelden voor een vervoerder die onder open toegang doorrijdt binnen een andere concessie (zie ook het voorbeeld onder punt 1), dit betreft immers ook open toegangvervoer.

Een dergelijke prioritering is mogelijk op grond van de SERA-richtlijn, waaruit volgt dat de toedelingsregels rekening moeten houden met het maatschappelijk belang van de (uit te sluiten) treindiensten. De lidstaten mogen de nodige maatregelen nemen zodat treindiensten die nodig zijn om te voldoen aan de eisen aan de openbare dienst (lees: concessieverplichtingen) bij toewijzing voorrang krijgen. Open toegang wordt hiermee vanzelfsprekend niet op voorhand onmogelijk gemaakt (dat zou ook niet mogen). Wél wordt gemotiveerd voorrang gegeven. Maatschappelijke belangen vormen immers de basis van een concessie. De waarde van het netwerk moet dan ook gewaarborgd worden door de concessiegever. Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd, kunnen de lidstaten overigens specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een geïntegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken[3].

Ook vanuit andere regelgeving is het mogelijk om maatschappelijk ongewenste ontwikkelingen deels te mitigeren. Deze instrumenten grijpen echter alleen in op de financiën en hebben daardoor een onzekerdere uitkomst. Hierbij kan gedacht worden aan de gebruiksvergoeding (bijvoorbeeld het ontmoedigen van dieseltreinen door hogere heffingen) of een hogere extra heffing voor het marktsegment open toegang. Het is echter de beheerder die deze heffingen vaststelt, waardoor de overheid hiermee niet rechtstreeks kan sturen. Wel kan de overheid op grond van artikel 19c van de Wet Personenvervoer 2000 een heffing opleggen aan reizigersvervoer zonder concessie om "cherry picking" en het leegrijden van de gegunde (en gefinancierde) concessie te voorkomen.

---

[3] Dit volgt uit preambule onder 28 van 2016/2370

4. Omgaan met open toegang als vervoerder

Tijdens het gesprek werd ook gevraagd hoe NS aankijkt tegen omgang met open toegang in de toekomst. Daarbij is aangegeven dat NS, op grond van haar concessie, verplicht is om haar dienstregeling af te stemmen op de vervoervraag. NS wordt op dit moment vooral begrensd door de beschikbaarheid van voldoende spoorinfrastructuur. In de komende jaren werkt NS samen met ProRail aan de verdere uitbreiding van de dienstregeling voor de hoofdrailnetconcessie (o.a. PHS). Door de schaars en op maat ontworpen spoorinfrastructuur ziet NS niet direct kansen voor open toegangsvervoer op een wijze die leidt tot een maatschappelijk beter aanbod dan dat op grond van het huidige concessiestelstel (zowel nationaal als regionaal) tot stand komt.

Wij hopen dat we met deze brief meer inzicht hebben geboden in zowel de relevantie van de kabinetsreactie als de strekking die deze naar onze mening zou moeten bevatten. Mochten de eerdere gesprekken of deze brief vervolgvragen oproepen, dan zijn wij uiteraard graag bereid tot een verdere toelichting. Graag blijven wij geïnformeerd over het vervolg.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Roger van Boxtel, President-Directeur NS,

10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Van: 10.2.e
Cc: Roger van Boxtel

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e

cc Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e
Ministerie van Financiën
10.2.e

Datum 15 november 2019
Kenmerk 10.2.e 2019.11.01
Onderwerp Reactie NS Quickscan ACM Gelijk Speelveld

Geachte heer 10.2.e

Op 17 april 2019 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) een update gepubliceerd van de Quickscan Personenvervoer over eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer (hierna: Quickscan).

NS stelt het op prijs dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) een consultatie heeft opengesteld voor marktpartijen over de Quickscan. Het overleg dat NS in dit kader met de betrokken ambtenaren heeft gevoerd over haar reactie op de Quickscan is van de kant van NS als open en constructief ervaren. Als bijlage stuur ik u volledigheidshalve informatie die NS eerder met het Ministerie van IenW gedeeld heeft.

NS onderschrijft de hoofdconclusie uit de Quickscan dat sprake is van een gelijk speelveld. Ondanks deze conclusie heeft de ACM er toch voor gekozen om een drietal aanbevelingen te doen voor beheersmaatregelen. Kort gezegd gaat het om: i) toetsing van biedingen van NS onder een concessiewaarde < €100 miljoen door het Ministerie van Financiën in haar rol als aandeelhouder, ii) toegang tot materieel, en iii) toegang tot data. Via deze brief bevestig ik de reactie van NS op hoofdlijnen (zie hieronder) en vraag u deze te betrekken bij de binnenkort te formuleren Kabinetsreactie.

i. Toetsing van biedingen van NS onder een concessiewaarde van €100 miljoen
NS stelt voorop dat het aan haar aandeelhouder, het Ministerie van Financiën is, om zich een oordeel te vormen over deze aanbeveling.

Verder merkt NS op dat deze beheersmaatregel is onderbouwd met verwijzingen naar het boetebesluit in de Limburg-zaak. De rechtbank Rotterdam heeft dit besluit echter vernietigd. Ondanks dat de ACM in hoger beroep is gegaan, meent NS dat het niet opportuun is om beleidsbeslissingen te nemen op grond van een vernietigd besluit. Zeker omdat de rechter in het vonnis heeft overwogen dat er geen nauwe verwantschap bestaat tussen de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en de regionale concessie Limburg. Dit betekent dat de gedragingen van NS niet kunnen worden gekwalificeerd als misbruik van economische machtspositie.[1] Dit betekent dat het risico dat de ACM signaleert in de Quickscan en waarop zij een maatregel voorstelt geen feitelijke en juridische basis heeft.

[1] ECLI:NL:RBROT:2019:5089

Kenmerk 10.2.e [redacted] 20190820
Pagina 2/2

ii. Toegang tot materieel

Met betrekking tot materieel deelt NS het standpunt van de ACM dat de bepalingen uit de gewijzigde WP 2000 en de (gewijzigde) PSO-verordening voldoende basis bieden om het (vermeende) risico wat betreft materieel weg te nemen.

iii. Toegang tot data

Verder geeft de ACM aan dat de toegang tot data een aandachtspunt is. De wettelijke basis die de ACM voorstelt, is echter al gerealiseerd in artikel 30c WP 2000. Naast de WP 2000 kan overigens ook de Open Informatiehuishouding van het NOVB als mogelijkheid dienen voor het verkrijgen van (gebruikers)data in het OV. NS is, zoals bekend, een partij bij dit gremium. Daarnaast is goed op te merken dat ook binnen de contouren van het OV Toekomstbeeld wordt nagedacht over toegang tot data. Daarin is als actie opgenomen: *"Het Rijk neemt de regie op een nationaal actieplan om samen met regio's alle mogelijke reizigersverplaatsingen-en betaaldata (waar mogelijk ook buiten OV) actief beschikbaar te stellen en aan elkaar te koppelen. Dit gebeurt met inachtneming van de privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid. Wanneer in 2020 (na evaluatie) nog onvoldoende voortgang is geboekt, wordt besloten of wetgeving nodig is."* Dit maakt volgens NS een verdere actie op dit punt op deze termijn niet noodzakelijk.

Tot slot wil NS het volgende onder uw aandacht brengen. In het AO van 25 september 2019 is door de leden van de Tweede Kamer aandacht gevraagd voor de wijze waarop de ACM wisselt tussen de rol van toezichthouder en 'beleidsmaker met een opinie'. NS herkent dit en meent dat dit in het kader van de marktordening(sonderzoeken) aandacht verdient.

Uiteraard is NS graag bereid om deze reactie verder toe te lichten en verneem ik graag hoe het Ministerie om wil gaan met de aanbevelingen in de Quickscan.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Roger van Boxtel, President-Directeur van NS,

10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Cc:	10.2.e
Onderwerp:	FW: Brief inzake reactie NS Quickscan ACM Gelijk Speelveld
Datum:	vrijdag 15 november 2019 14:56:02
Bijlagen:	image001.png 151119 Reactie NS Quickscan ACM Gelijk Speelveld.pdf 2019.09.23 Memo IenW n.a.v. Update ACM Quickscan.pdf

---

Beste 10.2.e en 10.2.e

Zoals ik ook op de mail al even bij 10.2.e aankondigde – en eerder in de gesprekken hebben aangegeven - hebben we de korte hoofdpunten van onze reactie op de ACM Quickscan op papier gezet. Hierbij deel ik die ook graag met jullie.

Ook hiervoor geldt, mochten er nog vragen zijn of aanvullende toelichting nodig zijn, gaan we uiteraard graag in gesprek! We worden graag geïnformeerd over het verdere proces.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 15 november 2019 14:45
Aan: 10.2.e @minienw.nl'
CC: 10.2.e - DGB' ; 10.2.e (FIN/AL)' 10.2.e
Onderwerp: Brief inzake reactie NS Quickscan ACM Gelijk Speelveld

Geachte 10.2.e,

Hierbij stuur ik u namens 10.2.e de reactie van NS op de Quickscan ACM Gelijk Speelveld.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e / 10.2.e
088-10.2.e
Afwezig op woe. en do.

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e @nsstations.nl
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag
Datum: vrijdag 15 november 2019 10:19:54
Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e & 10.2.e

@10.2.e dank voor je antwoord en helder.

@beiden: op basis hiervan heb ik intern bij ons voorgesteld om alleen het eerste deel van 9-10 uur door te laten gaan in klein comité (dwz net als vorige keer vanuit IenW alleen 10.2.e & 10.2.e zijn erbij).

Ik ben vandaag verder vrij en mocht er nog wat oppoppen dan kun je met 10.2.e contact opnemen.

(Alvast) fijn weekend.

Gr 10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
Datum: donderdag 14 nov. 2019 9:28 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @nsstations.nl 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: Re: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag

Hoi,

Wij hebben ook geen agendapunten voor het DO. Dus blijft het bij bijpraten McKinsey-traject.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

-------- Oorspronkelijk bericht --------
Van: 10.2.e - DGB"
Datum: 14-11-19 18:47 (GMT+01:00)
Aan: 10.2.e , 10.2.e - DGB"
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag

Dag 10.2.e & 10.2.e,

@10.2.e thx voor reactie en helder.

@10.2.e heb jij nog mogelijke agenda punten teruggehoord vanuit Ans / ProRail? Zo niet, dan zou ik net als 10.2.e ook aan 10.2.e voorstellen het bij het eerste deel te laten. Zou mooi zijn dit uiterlijk morgen te horen want dien 10.2.e uiterlijk morgen dan voorinfo aan te reiken...

Groet 10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Datum: donderdag 14 nov. 2019 1:23 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: RE: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag

Ha 10.2.e
Vanuit NS geen punten voor het regulier overleg. Wat ons betreft alleen update mckinsey van 9 tot 10. En het liefst in de LvP.
Groetjes,
10.2.e
10.2.e
10.2.e Team Vervoerders
06 10.2.e

NS

NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 13 november 2019 13:13
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e (ProRail)
Onderwerp: RE: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag

Hoi 10.2.e

Nu ook naar jou want had per abuis vanmorgen naar een andere naamgenoot van je gestuurd.

@10.2.e mocht je aan allen reageren dan graag reply op deze mail zodat we niet de verkeerde 10.2.e hoeven te spammen ;-)

Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 13 november 2019 10:41
Aan: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: voorbereiding twee overleggen volgende week dinsdag

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Ik zie dat volgende week dinsdag er twee overleggen ingepland staan voor mijn 10.2.e

Van 9-10 uur in klein comite overleg (mijn inziens toelichting vanuit ProRail en NS Stations aan IenW m.b.t. svz McKinsey traject)

Van 10-11 uur (regulier) DO-stations.

Ik wordt verzocht dit voor 10.2.e voor te bereiden.

Ik voorzie vanuit IenW geen agendapunten voor reguliere overleg van 10-11 uur.

Wat voorzien jullie vanuit ProRail en NS Stations aan reguliere stationszaken waar jullie met 10.2.e over willen hebben?

Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

---

bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: gezamenlijke annotatie NS/IenW ter voorbereiding gesprek 10.2.e /rvb NS
Datum: dinsdag 19 november 2019 16:33:45
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e
Dank voor het toesturen. Naar ik begrijp zijn de gezamenlijke annotaties voor dit onderwerp/dit overleg vaak een stuk korter, en dat lijkt me nu ook de juiste weg. De inhoud van de annotatie zoals hij nu is, is in feite al een deel van de stand van zaken die in het overleg besproken moet worden ;) (en kun je dus daarvoor gebruiken).
Volgens mij zijn we er met iets als: "IenW en NS bespreken de stand van zaken op het gebied van marktordening, en staan onder andere stil bij de verschillende bouwblokken en de brieven die NS heeft gestuurd over de Quick Scan ACM en open toegang."
Dankjewel vast voor je reactie!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 19 november 2019 16:00
Aan: 10.2.e
Onderwerp: gezamenlijke annotatie NS/IenW ter voorbereiding gesprek 10.2.e /rvb NS

Dag 10.2.e,
Excuses voor de vertraging. Ik heb een annotatie opgesteld langs de lijnen die we vanochtend besproken hebben. Zou jij vandaag even willen kijken of je mijn verwoording juist vindt?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+316 10.2.e
Rijnstraat 8|Den Haag

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Brief NS inzake zienswijze op ordeningsonderzoek open toegang
Datum: dinsdag 19 november 2019 14:43:00
Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e en 10.2.e
Jullie ook bedankt, ook dat jullie de moeite hebben genomen om de hoofdpunten op papier te zetten. Geldt ook voor jullie reactie op de quick scan ACM.
Tot binnenkort weer ongetwijfeld!
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 15 november 2019 14:49
Aan: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e
Onderwerp: FW: Brief NS inzake zienswijze op ordeningsonderzoek open toegang

Beste 10.2.e 10.2.e en 10.2.e,
Dank nogmaals voor het prettige gesprek dat wij eind oktober hadden inzake open toegang. Zoals aangegeven (en later ook met 10.2.e afgestemd) hebben wij de hoofdpunten nog kort opgeschreven en in een brief aangeboden. Hierbij deel ik die ook graag met jullie.
Zoals eerder aangegeven zijn wij altijd bereid tot nadere toelichting en blijven we graag geïnformeerd over het verdere proces.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 15 november 2019 14:39
Aan: 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Brief NS inzake zienswijze op ordeningsonderzoek open toegang

Geachte 10.2.e ,
Namens 10.2.e stuur ik u bijgaande brief inzake de zienswijze van NS op het ordeningsonderzoek open toegang.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e / 10.2.e
088-10.2.e
Afwezig op woe. en do.

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Datum
19 november 2019

agenda

Betreft	Kwartaaloverleg NS - IenW
Vergaderdatum	26 november 2019
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, Den Haag, Bestuursplein 11e, Waalzaal
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel, Marjan Rintel, Tjalling Smit, 10.2.e (NS)

---

1. **Opening en mededelingen**
   a. Samenwerking NS – IenW (n.a.v. concessiewijziging 12/4)

2. **Kwartaalcijfers**

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie Q3 2019	Realisatie Q3 2018	Realisatie t/m Q3 2019	Realisatie t/m Q3 2018
Algemeen	BRW							
Deur-tot-deur reis								
Reisgemak								
Reisinformatie								
Veiligheid								
Betrouwbaarheid								

NS licht de Q3 cijfers toe:

- BRW
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
19 november 2019

- BRW [redacted]

3. **Voortgang Midterm Review**
   NS en IenW bespreken de voortgang van de MTR met het oog op afronding van de MTR tijdens het bestuurlijk tripartite (IenW, FIN en NS) op 3 december 2019

4. **Overzicht van de stand van zaken marktordening**
   De minister neemt in het voorjaar van 2020 een integraal besluit over de wijze van gunnen (onderhands of via een aanbesteding) en reikwijdte van het HRN, het recht op toegang (open toegang) en de positie van stations. Daarnaast heeft ACM in het kader van de ordening een update gemaakt van de quickscan personenvervoer 2013. Als concessiehouder van het HRN en mede-eigenaar van stations wordt NS nauw betrokken bij het traject in aanloop naar het ordeningsbesluit. NS heeft onlangs IenW brieven gestuurd over hun zienswijze op open toegang en de quickscan van ACM over het gelijke speelveld

5. **Wvttk en afsluiting**

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl)
Cc: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB

Onderwerp: Directeurenoverleg Stations 2020
Datum: woensdag 27 november 2019 15:08:01
Bijlagen: image001.jpg

Beste leden van het directeurenoverleg Stations,
Hierbij treft u de planning voor het directeurenoverleg Stations 2020. Het overleg wordt 6-wekelijks gehouden en de locatie is Utrecht.
De deelnemers van dit overleg zijn:
Ans Rietstra
Anneke de Vries
10.2.e
Kunt u aangeven op welke van de volgende data/tijdstippen u beschikbaar bent voor dit overleg?
Woensdag 15 januari 2020, om 14:30 – 15:30 uur
Vrijdag 21 januari 2020, tussen 13:00 – 16:00 uur
Woensdag 4 maart 2020, om 16:00 – 17:00 uur
Woensdag 11 maart 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 13 maart 2020, tussen 9:00 – 15:00 uur
Woensdag 22 april 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 24 april 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 3 juni 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 5 juni 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 15 juli 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 17 juli 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 19 augustus 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 21 augustus 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 30 september 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 2 oktober 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 11 november 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 13 november 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
Woensdag 16 december 2020, tussen 14:00 – 17:00 uur
Vrijdag 18 december 2020, tussen 13:00 – 15:00 uur
De duur van de afspraak is een uur.
Uw bevestigingen zien wij graag tegemoet.
Bij voorbaat dank.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van **I**nfrastructuur **en** **W**aterstaat
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor,
10.2.e
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor, 10.2.e
10.2.e
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
...
M 06 10.2.e
E 10.2.e **@minienw.nl**
Secretariaat: Postbus MA's OVS
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl)
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Directeurenoverleg Stations half december 2019
Datum: woensdag 27 november 2019 15:41:08
Bijlagen: image001.jpg

Geachte leden van het directeurenoverleg Stations,
Hierbij treft u de uitnodiging voor het directeurenoverleg Stations voor half december 2019.
De deelnemers bij dit overleg zijn:
Ans Rietstra (ProRail)
Anneke de Vries (NS)
10.2.e (IenW, DGMo OVS)
Kunt u aangeven op welke van de volgende data/tijdstippen u beschikbaar bent voor dit overleg?
Dinsdag 17 december 2019, om 9:00 – 10:00 uur of 11:30 – 12:30 uur of 14:45 – 15:45 uur
Donderdag 19 december 2019, om 11:00 – 12:00 uur
Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.
Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,
10.2.e
Ministerie van **I**nfrastructuur **en** **W**aterstaat
10.2.e Openbaar Vervoer en Spoor,
10.2.e
10.2.e Openbaar
Vervoer en Spoor, 10.2.e
10.2.e

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
...
M 06 10.2.e
E 10.2.e **@minienw.nl**
Secretariaat: Postbus MA's OVS
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
Bij een bezoek aan het ministerie van I&W is een geldig identiteitsbewijs verplicht!

Reactie op suggesties NS

	Suggestie van stakeholder	Reactie
1.	*"De nu voorgestelde onderzoeksvraag sluit niet aan bij hetgeen tot op heden bekend is gemaakt over het doel van het onderzoek. Dit onderzoek is in de opzet omgevormd naar een onderzoek naar openbare aanbesteding van de vervoerconcessie van het Hoofdrailnet na 2025.Onderwerp zou een vergelijkend onderzoek zijn tussen twee opties: 1) het onderhands gunnen van de vervoerconcessie na 2025 voor het hoofdrailnet, of: 2) het openbaar aanbesteden ervan. Waarbij voor beide opties wordt uitgewerkt wat ervoor nodig zou zijn."*	Het is altijd de insteek geweest om een eigenstandige analyse te maken naar de voorwaarden en aandachtspunten voor onderhandse gunning als gevolg van de strengere wettelijke eisen die Europa stelt. Mede naar aanleiding van deze suggestie zijn de openstaande vragen voor het scenario van onderhandse gunning opgenomen in de onderzoeksopzet, inclusief de vraag wat ervoor nodig is om aan de wettelijke eisen van het Vierde Spoorwegpakket te voldoen.
2.	*"Het vergelijkend karakter ontbreekt in de onderzoeksopzet."*	Dit onderzoek besteedt bijzondere aandacht aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten van een keuze voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning onder de strengere Europese wettelijke eisen. Het gaat om twee verschillende procedures die niet per se in een vergelijk met elkaar geplaatst worden. Van belang is inzicht te krijgen in wat deze procedures praktisch vergen.
3.	*"Een onderzoek naar de mogelijkheden om gebruik te maken van de uitzondering in het Vierde Spoorwegpakket met betrekking tot aanbesteden, ontbreekt."*	Zie reactie bij suggestie 1.
4.	*"Het nu voorliggende onderzoeksvoorstel [is] erg breed en betrekt ook veel zaken die niet binnen de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vallen (waaronder stations, DZI, de NS reisplanner app, etc.).Daarnaast bevat het voorstel ook veel (deels suggestieve) aannames waaruit zou volgen dat een aanbesteding altijd positief zal zijn. Dit zou onderdeel moeten uitmaken van een objectief onderzoek. Door de brede opzet en de gestelde vragen lijkt vooruitgelopen te worden op het ordeningsbesluit. Dit doen ons afvragen wat het doel is van dit onderzoek."*	Op geen enkele manier loopt deze onderzoeksopzet vooruit op het marktordeningsbesluit. Ook is het niet de bedoeling dat de onderzoeksopzet aannames bevat waaruit zou volgen dat een aanbesteding altijd positief zou zijn. De onderzoeksopzet is daarop kritisch doorlopen. Vanuit de rol van stelselverantwoordelijke zal IenW bij een keuze voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning moeten bepalen hoe zij het publieke belang borgt wanneer daarvoor relevante taken niet gecontracteerd zijn (of kunnen worden) in een HRN-vervoersconcessie. De positionering van meer systeemtaken als dienstregeling en reisinformatie zijn in dit verband uitermate relevant.

5.	*"Besteed aandacht aan de transactiekosten bij de aanbesteding zelf en gedurende de looptijd."*	Dit punt was al opgenomen in de onderzoeksopzet, maar wordt verder geëxpliciteerd. In de vragen over het handelingsperspectief worden nu ook de transitiekosten uitgevraagd. Er werd al aandacht gevraagd voor de doorlooptijden van een aanbestedings- en gunningsproces en de doorlooptijden van de concessiewisseling onder beide procedures. Tot slot wordt er specifieke aandacht gevraagd voor de gevolgen van openbare aanbesteding op de regierol van IenW.
6.	*"Focus niet alleen op het al dan niet succesvol zijn van het aanbestedingsproces, maar ook over het succesvol zijn van de uitvoering erna."*	De onderzoeksopzet stelt de vraag hoe het publieke belang moet worden geborgd bij de beheer van een concessie die openbaar is aanbesteed dan wel onderhandse gegund. Verder wordt er uitgebreid stil gestaan bij de concessiewisseling en alle voorwaarden die op orde moeten zijn om continuïteitsproblemen te voorkomen.
7.	*"Betrek de mate van overheidssturing in het onderzoek, zowel bij onderhandse gunning als bij een aanbesteding."*	Overheidssturing is altijd nodig om het publieke belang te borgen, ongeacht de procedure en ongeacht de vorm van aandeelhouderschap van de vervoerder. Wel kan de overheidssturing er per scenario anders uitzien. Het onderzoek stelt daarom expliciet de vraag hoe de overheidssturing verandert als gevolg van openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning. Ook wordt gevraagd of er sturingsintrumenten nodig zijn ter vervanging van het publieke aandeelhouderschap.
8.	*"Kijk ook naar de eisen die gesteld worden aan het opdrachtgeverschap voor beide varianten. Daarnaast is het interessant onderzoek te doen naar de eisen die gesteld worden aan het opdrachtgeverschap. Die eisen zullen er naar verwachting anders uitzien bij een onderhandse gunning aan een Nederlands Staatsbedrijf in vergelijking tot een aanbestede concessie."*	Overheidssturing is altijd nodig om het publieke belang te borgen, ongeacht de procedure en ongeacht de vorm van aandeelhouderschap van de vervoerder. Al zijn de eisen die de overheid stelt aan een concessie niet afhankelijk van de procedure, kunnen er uiteraard wel verschillen ontstaan. In de onderzoeksopzet wordt daarom veel aandacht gevraagd voor de borging van het publieke belang bij een keuze voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning, ook waar het gaat om de totstandkoming van de concessie.
9.	*"Het onderzoek wordt onnodig groot en gedetailleerd gemaakt."*	Een keuze om tot openbaar aanbesteding dan wel onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie over te gaan bevat vele facetten. Als bepaalde facetten niet in kaart worden gebracht dan kan dat leiden tot een vertekend beeld wat het betekent om een HRN openbaar aan te besteden dan wel onderhands te gunnen. Vandaar dat IenW in de onderzoeksopzet een bepaalde mate van detail heeft opgenomen. Het is overigens niet de verwachting dat het onderzoek op alle facetten een even gedetailleerd antwoord gaat geven.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Voorstel agenda bestuurlijk overleg 3/12
Datum: donderdag 28 november 2019 13:40:00
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e
Sorry voor late reactie. Tegen half drie even bellen?
Grt 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 28 november 2019 08:48
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Voorstel agenda bestuurlijk overleg 3/12

Hi 10.2.e
Aanstaande dinsdag staat er een bestuurlijk overleg IenW/MinFin/NS gepland. Zie hieronder de voorzet voor de agenda die wij gisteren gestuurd hebben. Lijkt me goed als wij vandaag kort contact hebben over het punt over ordening. Zullen we begin van de middag even bellen, schikt dat jou? Dank vast voor je reactie!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 27 november 2019 21:20
Aan: 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>;10.2.e 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: Voorstel agenda bestuurlijk overleg 3/12

Beste allen,
Dinsdag a.s. staat het bestuurlijk overleg gepland. Ter voorbereiding van dit overleg doen wij een voorzet voor de onderwerpen die we willen agenderen. Hoor graag of jullie akkoord zijn met deze agendering en nog aanvullingen hebben.

1. **MTR**
   Doel is om overeenstemming te bereiken over afspraken voor in de tweede helft van de concessieperiode.
2. **Strategie**
   BRW
3. **Ordening**
   In het kader van de ordening spreken we over het belang van de integraliteit van het HRN en de HSL, de positie van NS-stations en de belangrijkste aandachtspunten en risico's voor open access.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Midterm Review
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Onderzoeksopdracht: Onderzoeksopzet naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor het openbaar aanbesteden en onderhands gunnen van een vervoersconcessie voor het spoorhoofdrailnet
Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersonen:
OVS: 10.2.e 10.2.e @minienw.nl; 06–10.2.e)
OVS: 10.2.e 10.2.e @minienw.nl; 070-10.2.e)

Aanleiding en doel onderzoek

In 2020 neemt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een besluit over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. In dat jaar loopt de huidige concessie voor het openbaar vervoer per trein op het hoofdrailnet af (hierna: HRN-vervoerconcessie). Het belangrijkste element van het besluit is de keuze of de nieuwe HRN-vervoerconcessie na 2024 wederom onderhands wordt gegund of openbaar wordt aanbesteed.

Het wet- en regelgevend kader stelt voor de gunning van een vervoersconcessie openbare aanbesteding als norm, waar onder omstandigheden van kan worden afgeweken. De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) hanteert vanaf de totstandkoming van deze wet het principe van *aanbesteden tenzij* met de mogelijkheid tot het onderhands gunnen van openbaar vervoer per trein op het hoofdrailnet als één van de uitzonderingen op deze regel. De HRN-vervoerconcessie mag onderhands gegund worden. Met de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket is het Europese uitgangspunt geworden *aanbesteden tenzij*, maar onderhands gunnen behoort nog wel tot de mogelijkheden mits een besluit daartoe goed wordt onderbouwd.

Dit onderzoek concentreert zich op de vraag wat de praktische voorwaarden en aandachtspunten zijn voor een openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie. Ook wordt er gevraagd naar een gepast handelingsperspectief. Daarmee is het een bouwsteen voor de beleidsmatige afweging tussen openbare aanbesteding en onderhandse gunning in het voorjaar van 2020. Het is daarmee niet de bedoeling dat het onderzoek beleidsaanbevelingen bevat over een keuze tussen onderhandse gunning en openbare aanbesteding. Het onderzoek is ook geen effectenstudie van beide procedures.

Doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in:
1. de opgave om een HRN-vervoerconcessie openbaar aan te besteden dan wel onderhands te gunnen, en de daaraan verbonden praktische voorwaarden en aandachtspunten om deze procedures succesvol te doorlopen;
2. de gevolgen van een keuze voor openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning voor de borging van het publiek belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer; en
3. de mogelijke handelingsperspectieven op weg naar openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning.

Bij de beantwoording van de vragen in dit onderzoek kan uit worden gegaan van de relevante Europese en nationale wet- en regelgeving (o.a. PSO-verordening, Wp2000, Spoorwegwet, en lagere regelgeving). Daarnaast kunnen de (juridische) afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder in de DZI en de huidige HRN-vervoerconcessie worden betrokken, evenals eventuele andere afspraken en verplichtingen waarmee rekening moet worden gehouden in het geval van openbare aanbesteding van het HRN.

Te beantwoorden hoofd- en deelvragen

De volgende drie hoofdvragen met bijbehorende deelvragen moeten worden onderzocht vanuit juridisch, financieel-economisch, vervoerskundig, organisatorisch en praktisch opzicht.

HOOFDVRAAG 1A: WAT ZIJN DE PRAKTISCHE VOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET OPENBAAR AANBESTEDEN VAN EEN HRN-VERVOERCONCESSIE?

FASE VOORBEREIDING

1. Wat is het voorwerp van de aanbesteding van een toekomstige HRN-vervoerconcessie? Welke vervoersdiensten, taken en verantwoordelijkheden (produktiemiddelen) die door de huidige vervoerder worden uitgevoerd moeten en kunnen worden opgenomen in een HRN-vervoerconcessie die openbaar wordt aanbesteed? Welke taken en verantwoordelijkheden zijn niet specifiek verbonden aan het vervoer op basis van de hoofdrailnetconcessie, maar moeten wel worden geborgd?

   Geef inzicht in de taken die relevant zijn voor uitvoering van de huidige HRN-vervoerconcessie: vervoerstaken, systeemtaken (dienstregeling, etc.), informatietaken en regietaken (samenwerkingsverplichtingen, etc.). Verhelder welke taken binnen het bestek van een openbaar aan te besteden HRN-vervoerconcessie kunnen vallen, en welke niet (bv. een OV-fiets, zonetaxi of een reisapp). Besteed aandacht aan de voor- en nadelen van het huidige concessievolume ten opzichte van verkaveling in meerdere concessies, die al dan niet gedecentraliseerd worden. Betrek daarbij in ieder geval de varianten die worden genoemd in scenario's 2, 3 en 4 van 'Kiezen voor een goed spoor'. Werk uit wat op hoofdlijnen het voorwerp van de aanbesteding van de HRN-vervoerconcessie zou kunnen zijn en welke wettelijke kaders daarop van toepassing zijn.

2. Wat is er (juridisch) geregeld voor de overgang van personeel? Voor welke werknemers ligt het voor de hand dat zij meegaan naar de nieuwe concessiehouder, en welke niet? Wat betekent een aanbesteding van een HRN praktisch voor de mogelijke overgang van personeel van NS, bijvoorbeeld waar het gaat om de arbeidsvoorwaarden?

   In voorbereiding op een aanbesteding en een eventuele vervoerderswisseling moet inzicht komen in de overgang van personeel. In de Wet Personenvervoer 2000 zijn bepalingen opgenomen voor de overgang van personeel bij overgang van de concessie naar een andere vervoerder. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de arbeidsvoorwaarden die NS-personeel nu heeft. Maak inzichtelijk voor welke medewerkers het logisch is dat zij overgaan naar de nieuwe concessiehouder en voor welke werknemers dat niet het geval is. Verhelder de gevolgen van een overgang van concessie voor het NS-personeel dat een andere werkgever krijgt, en betrek daarbij ook de eisen in de relevante wet- en regelgeving.

3. Hoe regelt de Redelijke Regeling de overgang van materieel en andere produktiemiddelen die noodzakelijk zijn voor de nieuwe vervoerder? Wat betekent een aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie voor de overgang van het materieel van NS? Welk materieel moet volgens de huidige (wettelijke) kaders overgaan bij concessiewisseling, en welk materiaal niet?

   IenW is als concessieverlener de Redelijke Regeling 2015 overeengekomen met NS (art 71, lid 3 vervoerconcessie HRN). De regeling regelt hoe om te gaan met de aan de vervoerconcessie gerelateerde productiemiddelen bij een overgang van de concessie op een andere concessiehouder. Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke activa kunnen overgaan naar de nieuwe concessiehouder door middel van deze regeling. Er wordt niet gevraagd naar een waardering van de activa, maar inzicht moet worden verkregen aan welke voorwaarden moet worden voldaan, wat moet worden geregeld en hoeveel tijd dat bij benadering kost.

4. Over welke kennis en informatie dient concessieverlener IenW te beschikken om een aanbesteding vorm te geven? Biedt de huidige concessie ruimte om beschikking te krijgen over deze kennis en informatie? Wat is op hoofdlijnen nodig om dit afdoende te regelen?

   Bij openbare aanbesteding verschuift het zwaartepunt van de vormgeving van de concessie naar de periode voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure. IenW moet in meer detail weten welk product zij in de markt plaatst, en welke eisen ze wil en kan stellen aan de volgende concessiehouder. Geef aan welke kennis en informatie beschikbaar moet zijn om een aanbesteding

vorm te geven, en of deze onder de huidige concessieverplichtingen kan worden opgevraagd bij de concessiehouder.

5. Zijn er bepaalde verplichtingen (langjarige opdrachten/contracten/investeringen van NS) waar rekening mee dient te worden gehouden bij aanbesteding en overgang van een HRN-vervoerconcessie? Welke zijn dat, en moeten deze volgens de huidige (wettelijke) kader overgaan bij concessiewisseling? Wat is op hoofdlijnen nodig om dat afdoende te regelen?

   Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke langjarige (financiële) verplichtingen zijn ontstaan vanuit de concessierelatie, die terecht zouden komen bij een nieuwe concessiehouder.

6. Aan welke verdere randvoorwaarden moet worden voldaan om de aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie voor te bereiden? Waar moet inzicht in worden verkregen?

7. Welke lessen hebben andere landen of regio's getrokken uit de openbare aanbesteding van vervoersdiensten op een spoornetwerk, in het bijzonder waar deze vergelijkbaar groot en intensief bereden is?

Fase aanbestedingsprocedure

8. Hoe verloopt het aanbestedingsproces van een HRN-vervoerconcessie? Welke (Europees en nationale) wettelijke kaders liggen aan een aanbestedingsprocedure ten grondslag en waar dient rekening mee gehouden worden? Welke aanbestedingsprocedures zijn reële opties voor de openbare aanbesteding van een HRN-vervoerconcessie? Wat zijn de voor- en nadelen van deze verschillende procedures? Wat zijn mogelijke aanbestedingsrisico's en hoe kunnen die worden voorkomen?

   Ga in op de wettelijke basis (o.a. PSO-verordening, Wp2000 en Aanbestedingswet) om vervoerconcessies in de markt te plaatsen. Geef per procedure een beschrijving van het te volgen aanbestedingsproces. Besteed naast de meest gebruikte aanbestedingsvarianten ook aandacht aan de optie van een management-aanbesteding. Beschrijf de aanbestedingsrisico's die kunnen ontstaan per variant. Beschrijf waar deze varianten zijn toegepast in het openbaar vervoersdomein. Geef een beschrijving van de stappen in het aanbestedingsproces wat betreft voorbereiding van de opdracht, in de markt zetten van de opdracht en het gunnen van de opdracht. Betrek daarbij in ieder geval de benodigde informatie in de aanbesteding, de doorlooptijden, de beslismomenten en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

9. Hoe kan een gelijk speelveld tijdens de aanbesteding worden geborgd? Welke kennis en informatie moet voor marktpartijen beschikbaar komen om een aanbestedingsprocedure succesvol af te ronden?

   Bij een complexe concessie als het hoofdrailnet heeft de zittende concessiehouder een grote kennisvoorsprong op andere marktpartijen. Inzicht moet worden verkregen hoe het gelijke speelveld in deze aanbesteding zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden. Maak in ieder geval een overzicht van de kennis en informatie die marktpartijen tot hun beschikking moeten hebben om in te schrijven op een aanbestedingsprocedure.

Fase uitvoering

10. Hoe verloopt de concessiewisseling van een HRN-vervoerconcessie (wanneer een andere vervoerder de aanbesteding zou winnen) en wat is daar onderdeel van? Hoeveel tijd heeft een nieuwe vervoerder naar verwachting nodig tussen de definitieve gunning en de daadwerkelijke uitvoering van de concessie, verdere benodigde zaken in te regelen, en de uitvoering van de concessie te starten? Welke risico's kunnen de doorlooptijden vertragen? Wat zijn praktisch de gevolgen van een concessiewisseling voor de reiziger?

Geef een overzicht van de verschillende stappen die worden doorlopen in een concessiewisseling, wat er in elke stap geregeld moet worden (juridisch / financieel / organisatorisch / etc.), en welke doorlooptijden hier bij horen. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap. Ga in ieder geval in detail in op de overgang van personeel, materieel en verplichtingen van de huidige concessiehouder. Betrek de ervaringen van concessiewisselingen in Nederland en het buitenland om het antwoord te verrijken.

11. Welke kennis en informatie moet volgens de huidige (wettelijke) kaders overgaan bij concessiewisseling, en welke kennis en informatie zal een nieuwe concessiehouder zelf op moeten bouwen? Hoe verloopt deze opbouw van kennis en informatie? Welke kennis moet aanwezig zijn voor een concessiewisseling zonder grote continuïteitsrisico's?

Kennis en informatie over de vervoersconcessie is naast personeel en materieel een belangrijke randvoorwaarde om een concessiewisseling zonder grote continuïteitsrisico's mogelijk te maken. Betrek de eerder genoemde overgangsregelingen bij de beantwoording van deze vraag.

Hoofdvraag 1B:
Wat zijn de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor het onderhands gunnen van een HRN-vervoerconcessie?

Fase voorbereiding

12. Wat is het voorwerp van de onderhandse gunning van een toekomstige HRN-vervoerconcessie Welke vervoersdiensten, taken en verantwoordelijkheden (produktiemiddelen) die door de huidige vervoerder worden uitgevoerd moeten en kunnen worden opgenomen in een HRN-vervoerconcessie die onderhands wordt gegund? Welke taken en verantwoordelijkheden zijn niet specifiek verbonden aan het vervoer op basis van de hoofdrailnetconcessie, maar moeten wel worden geborgd?

Geef inzicht in de taken die relevant zijn voor uitvoering van de huidige HRN-vervoerconcessie: vervoerstaken, systeemtaken (dienstregeling, etc.), informatietaken en regietaken (samenwerkingsverplichtingen, etc.). Verhelder welke taken binnen het bestek van een onderhands te gunnen HRN-vervoerconcessie kunnen vallen, en welke niet. Besteed aandacht aan de voor- en nadelen van het huidige concessievolume ten opzichte van verkaveling in meerdere concessies, die al dan niet gedecentraliseerd worden. Betrek daarbij in ieder geval de varianten die worden genoemd in scenario's 2, 3 en 4 van 'Kiezen voor een goed spoor'. Werk uit wat op hoofdlijnen het voorwerp van de onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie zou kunnen zijn en welke wettelijke kaders daarop van toepassing zijn.

13. Welke (Europees en nationale) wettelijke kaders liggen aan een onderhandse gunningsprocedure ten grondslag en waar dient rekening mee gehouden worden? Onder welke voorwaarden en omstandigheden wordt voldaan aan de (Europese) wettelijks eisen om een nieuwe HRN-vervoerconcessie onderhands te gunnen, in het bijzonder gelet op de nieuwe verplichtingen in artikel 5 van de PSO-verordening?

Zoom in ieder geval in op de volgende aspecten:

a. De kwalitatieve kenmerken van de dienstverlening binnen een HRN-vervoerconcessie;
b. De prestatievoorschriften die worden gesteld aan een HRN-vervoerconcessie;
c. De sturingsinstrumenten van een HRN-vervoerconcessie.

14. Over welke kennis en informatie dient concessieverlener IenW te beschikken om een nieuwe HRN-vervoerconcessie vorm te geven? Biedt de huidige concessie voldoende ruimte om beschikking te krijgen over deze kennis en informatie? Wat is op hoofdlijnen nodig om dit afdoende te regelen?

15. Wat betekent een onderhandse gunning van een nieuwe vervoersconcessie voor de continuïteit van personeel, materieel en kennis?

16. Zijn er bepaalde verplichtingen (langjarige opdrachten/contracten/investeringen van NS) waar rekening mee dient te worden gehouden bij onderhandse gunning en overgang van een HRN-

vervoerconcessie? Welke zijn dat, en moeten deze volgens de huidige (wettelijke) kader overgaan bij concessiewisseling? Wat is op hoofdlijnen nodig om dat afdoende te regelen?

Breng, voor zover mogelijk, in beeld welke langjarige (financiële) verplichtingen zijn ontstaan vanuit de concessierelatie, die terecht zouden komen bij een nieuwe concessiehouder.

17. Aan welke verdere randvoorwaarden moet worden voldaan om de onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie voor te bereiden? Waar moet inzicht in worden verkregen?

FASE GUNNINGSPROCEDURE

18. Hoe verloopt het proces van onderhandse gunning van een nieuwe HRN-vervoerconcessie? Wat zijn mogelijke risico's in het proces, en hoe kunnen die worden voorkomen?

    Geef een beschrijving van de stappen in het gunningsproces wat betreft voorbereiding van de opdracht, de onderhandelingen met een marktpartij en de gunning van de opdracht. Betrek daarbij in ieder geval de benodigde informatie tijdens het proces, de doorlooptijden, de beslismomenten en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

FASE UITVOERING

19. Hoe verloopt de concessiewisseling van een HRN-vervoerconcessie na een onderhandse gunning, en wat is daar onderdeel van? Hoeveel tijd heeft een vervoerder naar verwachting nodig voor de concessiewisseling, verdere benodigde zaken in te regelen, en de uitvoering van de concessie te starten? Welke risico's kunnen de doorlooptijden vertragen? Wat zijn praktisch de gevolgen van een concessiewisseling voor de reiziger?

    Geef een beschrijving van de stappen tijdens de concessiewisseling. Betrek daarbij in ieder geval de in te regelen zaken, doorlooptijden en de beslisparameters. Benoem daarbij ook risicofactoren per stap.

HOOFDVRAAG 2:
WELKE VERANDERINGEN BRENGEN DE PROCEDURES VAN OPENBARE AANBESTEDING DAN WEL ONDERHANDSE GUNNING VOOR DE BORGING VAN HET PUBLIEK BELANG VAN GOED EN BETAALBAAR SPOORVERVOER, EN DE OVERHEIDSSTURING DAAROP?

20. Welke veranderingen brengt het openbaar aanbesteden dan wel onderhands gunnen van een HRN-vervoerconcessie voor de borging van het publiek belang van goed en betaalbaar spoorvervoer, en de overheidssturing op de volgende elementen?
    a. De totstandkoming van de HRN-vervoerconcessie
    a. Het beheer van de HRN-vervoerconcessie
    b. De ontwikkelopgave op het spoor
    c. Regie- en kennisrol van IenW
    d. Positionering van systeemtaken en -verantwoordelijkheden van de HRN-vervoerder
    e. Samenwerking van de HRN-vervoerder met overheden en andere stakeholders

    Inventariseer op hoofdlijnen in hoeverre openbare aanbesteding een verschuiving van taken en verantwoordelijkheden, wijzigingen in het wettelijk kader of een andere invulling van sturingsinstrumenten kan impliceren.

21. Zijn er sturingsinstrumenten nodig bij openbare aanbesteding van de hoofdrailnetconcessie ter vervanging van de sturingsinstrumenten die de Staat momenteel heeft via haar rol als aandeelhouder van de NS? Hoe verhoudt publiek aandeelhouderschap zich tot een veranderde positie van de NS bij openbare aanbesteding van de hoofdrailnetconcessie?

    Maak helder of er veranderingen in het stelsel zouden moeten worden overwogen in een situatie dat de positie van de NS verandert als gevolg van openbare aanbesteding.

HOOFDVRAAG 3:
WELKE HANDELINGSPERSPECTIEVEN ZIJN MOGELIJK OP WEG NAAR OPENBARE AANBESTEDING DANWEL ONDERHANDSE GUNNING?

22. Welke handelingsperspectieven zijn mogelijk voor de implementatie van openbare aanbesteding danwel onderhandse gunning van een HRN-vervoerconcessie, gelet op de opgave en de huidige uitgangspositie? Is er een tussenoptie te implementeren die een reëel alternatief vormt voor openbare aanbesteding of onderhandse gunning van het volledige Hoofdrailnet? Welke praktische voorwaarden en aandachtspunten horen bij het handelingsperspectief, evenals de doorlooptijden en transactie- en transitiekosten?

    Geef een overzichtelijk en praktische invulling van de verschillende mogelijkheden voor een handelingsperspectief. Geef stapsgewijs aan welke praktische voorwaarden en aandachtspunten moeten worden getroffen voor de voorbereiding, de procedure en daadwerkelijke uitvoering van een HRN-vervoerconcessie. Maak daarbij een inschatting van doorlooptijden en de relevante transactie- en transitiekosten, waar mogelijk kwantitatief maar in ieder geval kwalitatief.

Uitvoering en begeleiding onderzoek

De uitkomsten van dit onderzoek moeten bruikbaar zijn om goed inzicht te krijgen in de gevolgen van het aanbesteden dan wel onderhands gunnen van het HRN. Tevens moet het onderzoek inzicht geven in en handvatten bieden voor de voorbereiding van een eventuele openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie, en de stappen die genomen moeten worden om deze procedures succesvol te laten verlopen.

Om aan bovenstaande eisen te voldoen dient het onderzoek op relatief hoog detailniveau de verschillende vragen te beantwoorden. De analyse moet zoveel als mogelijk berusten op feiten die kunnen rekenen op brede steun vanuit de betrokken stakeholders. De gevolgtrekkingen vergen daarnaast een hoge mate van ‘expert opinion’. Juridische, vervoerskundige en economische feiten en overwegingen vormen de basis van de beantwoording, maar ook procedurele en organisatorische/praktische feiten en overwegingen moeten een prominente plaats krijgen. Het merendeel van het onderzoek zal kwalitatief van aard zijn.

Meer specialistische vragen in het onderzoek kunnen door de opdrachtgever worden uitgezet bij andere partijen, bijvoorbeeld waar sprake is van specifieke juridische vragen of waar een overheidsorganisatie specifieke kennis kan aanleveren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de directie Openbaar Vervoer en Spoor, is opdrachtgever en voert het onderzoek uit vanuit de rol van stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. De voortgang wordt op wekelijkse basis besproken met de opdrachtgever, in principe op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Eisen aan de opdrachtnemer(s)

- 2:57 lid 2 Aanbestedingswet [redacted]
-
-

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:35
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.nl; Freek Bos; 10.2.e @dova.nu; 10.2. @ovbureau.nl; 10.2.e @dova.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl; 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV
Bijlagen: 20191129 Effecten openbaar aanbesteden OV_v0.52.pdf

Beste leden van de klankbordgroep,

Op donderdag 11 december komen we bij elkaar voor de bespreking van het eerste concept van het Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV. De bijeenkomst vindt plaats bij CROW in Utrecht van 15 tot 17 uur.

Conceptagenda
15.00 – 15-10 Welkom en opening
15.10 – 15.20 Toelichting stand van zaken door onderzoekers
15.20 – 16.00 Ronde belangrijkste opmerkingen per organisatie + korte reactie onderzoeksteam
16.00 - 16.45 Plenaire discussie over gemaakte opmerkingen
16.45 – 16.55 Afspraken voor vervolg
16.55 – 17.00 Afsluiting

Mochten er vooraf opmerkingen of aanvullingen zijn bij de agenda, dan hoor ik dat graag.

Eerste conceptversie rapport
Het doel van de bijeenkomst is om u de kans te geven te reageren op de eerste voorlopige bevindingen van de onderzoekers.
Deze zijn verwoord in bijgevoegd rapport. NB: dit is nadrukkelijk nog 'work in progress'.

Tijdens de bijeenkomst krijgt iedereen de gelegenheid om te reageren op de bevindingen (zie agendapunt 3). Omwille van de tijd willen wij u vragen de reactie per organisatie af te stemmen en zich te beperken tot de belangrijkste zaken die u in de klankborgroep aan de orde wilt stellen.
Om alle organisaties aan bod te laten komen is er per organisatie ca. 5 minuten ruimte om opmerkingen te bespreken bij agendapunt drie. Daarna is er nog ruimte voor plenaire discussie.

Eventuele (schriftelijke) reacties uit uw achterban kunt u gebundeld per organisatie aanleveren aan het onderzoeksteam. We vragen u deze reacties ook tijdens of meteen na de klankbordgroep met de onderzoekers te delen.

Datumprikker volgende bijeenkomst
Op basis van een aantal aanvullende analyses en opmerkingen van de aanwezigen gaan de onderzoekers na 11 december toewerken naar een definitief conceptrapport.
In januari vindt nog een laatste klankbordgroep plaats om ook daarbij stil te staan.
Gisteren is daar een datumprikker voor verstuurd. Graag verzoeken wij u om deze in te vullen zodat we een geschikt moment kunnen vastleggen.

Contactpersoon IenW
BRW
Ik heb de rol van 10.2.e in de begeleiding van dit onderzoek overgenomen. Dit blijf ik doen met 10.2.e 10.2.e en 10.2.e .
Voortaan kunt u mij contacteren als eerste aanspreekpunt. Ik kijk er naar uit u op 11 december te ontmoeten en goede gesprekken te voeren over de inhoud van het onderzoek, om dit tot een goede afronding te brengen.

Hartelijke groet,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten
....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Stations
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Contactpersoon
10 2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10 2.e @minienw.nl

Datum
2 december 2019

agenda

Betreft	Agenda Routine Overleg
Vergaderdatum	11 december 2019
Vergadertijd	11:00 - 12:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Zaal W. 421
Deelnemers	10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW) 10.2.e (NS), 10.2.e (NS), 10.2.e 10.2.e (NS)

---

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslagen (bijlage 1 en 2)
b) Kerstreces – aanwezigheid medewerkers NS & IenW
c) Ov-Studentenkaart

2. Ontwerp Vervoerplan

BRW

3. Stavaza informatievoorziening marktonderzoek HSL

Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder eens geworden. Berenschot 10.2.e) spreekt met NS (10.2.e) as donderdag voor toelichting op het informatieverzoek, de NDA en over het opstellen van de NDA.

5. Concessiewijziging art. 62

Op 20 november 2019 heeft IenW het voorbehoud van NS op de wijziging van artikel 62 geaccepteerd. Op 29 november 2019 zijn alleen de overige artikelen waar wel overeenstemming over is (art. 32, 54, 63) gewijzigd. NS en IenW bespreken in de routine het vervolg van (het wijzigen) van artikel 62.

6. Shift to Rail

BRW

BRW

- BRW
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
2 december 2019

7. W.v.t.t.k.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL
Datum: maandag 2 december 2019 14:18:35
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Dank voor je mail. Fijn om te horen dat er een bureau is aangesteld voor het marktordeningsonderzoek HSL-Zuid. Zoals al eerder aangegeven zien wij ook het belang in om voortvarend te werken.

Wij gaan er ook vanuit dat er een NDA moet worden afgesloten tussen NS en Berenschot. We gaan daarom binnenkort graag met Berenschot om tafel om door de lijst met gewenste informatie heen te lopen en aanvullende vragen te kunnen beantwoorden, om zo tot het definitieve dataverzoek te kunnen komen. Onze ervaring uit eerdere bouwblokonderzoeken is dat deze aanpak waardevolle inzichten oplevert en tijd bespaart doordat de behoeften en mogelijkheden duidelijk zijn. Kan je mij de contactgegevens sturen van 10.2.e 10.2.e of één van de teamleden om dit in te plannen? We zullen dan ook met Berenschot bespreken wanneer wij verwachten de concept NDA en de data die we kunnen verstrekken vervolgens aan te leveren bij Berenschot.

Daarnaast plan ik graag nog een kennismakingsgesprek tussen jou, 10.2.e 10.2.e en mij in, om het in z'n algemeenheid over het marktordeningsonderzoek HSL te hebben. Schikt hiervoor donderdag 12 december in de ochtend (een moment tussen 10-12:30) te Utrecht?

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 2 december 2019 12:58
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL

Beste 10.2.e en 10.2.e
In aansluiting op de mail van 10.2.e vanochtend verzoeken wij jullie vriendelijk te bewerkstelligen dat aan Berenschot de voor het onderzoek noodzakelijke en hieronder beschreven informatie wordt verschaft. Wij gaan er vanuit dat daarvoor een NDA moet worden afgesloten tussen NS en Berenschot die vanzelfsprekend voor alle drie de betrokken partijen acceptabel moet zijn. Wij denken daarbij aan het model zoals dat voor de MTR is gebruikt.

Zoals ik reeds besprak is de timing krap omdat het rapport gereed moet zijn in februari. We zouden het daarom zeer op prijs stellen als een en ander voortvarend wordt opgepakt. We bespraken dit ca 2 weken geleden: toen vond NS het niet handig om met de NDA aan de slag te gaan omdat nog niet duidelijk was welke informatie nodig was. Het voordeel is dat dat nu wel duidelijk is. Het betekent ook dat we nu iets krapper in de tijd zitten. Het zou daarom fijn zijn als alvast een start kan worden gemaakt met het verzamelen van de benodigde informatie.

Wij zouden het zeer op prijs stellen om naast het concept voor de NDA, een planning te ontvangen wanneer de concept NDA kan worden aangeleverd aan ons en Berenschot en wanneer welke informatie kan worden aangeleverd zodat daarmee rekening kan worden gehouden in het onderzoek.

Alvast onze dank. Met vriendelijke groet,

10.2.e

Bijlage met informatie verzoek, zie onder.

10.2.e
Directie OVS| Afdeling Aansturing NS en Pro Rail
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit
....
M +31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
http://www.minienw.nl
....

Bijlage: Gewenste informatie van NS

- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2e helft van de concessie) op treindienstniveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: voor voornoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.
- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).
- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).

Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in het eindrapport van Berenschot worden opgenomen. In principe zullen extern geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden. Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

Toelichting bij de scope en formulering van het verzoek

- Financiële informatie: voor de binnenlandse HSL-diensten / ICdirect is er geen externe reden waarom NS deze informatie niet zou kunnen geven en voor zover wij weten zou deze informatie op treindienst niveau beschikbaar moeten zijn (N.B.: wellicht geen prognose voor de komende 5 jaar). Voor de 9200 / IC Brussel, Eurostar en Thalys vragen we in ieder geval inzicht in de NS business case, oftewel de business case op Nederlands grondgebied. T.a.v. die informatie kan NS zich niet(/moeilijker) achter de geheimhoudingsverklaringen met buitenlandse partners verschuilen en NS heeft zelf ook maar beperkt inzicht in de business case op buitenlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: in het kader van de voortgangsrapportages HSL-Zuid zijn de binnenlandse

reizigersaantallen al grotendeels beschikbaar en dat geldt deels ook voor de internationale cijfers. Het delen van de internationale cijfers op treindienstniveau is contractueel lastig voor NS, maar dat geldt in principe niet voor de verkopen van NS International als distributeur. Voorgaande maakt dat ook als NS slechts delen van de gevraagde info levert, we hieruit vervolgens goed tot een (indicatief) totaalbeeld kunnen komen door bronnen te combineren. Verder zullen we ook nog even goed kijken wat we – bijvoorbeeld t.a.v. Thalys en Eurostar en groeicijfers - gewoon uit persberichten kunnen halen en hebben we de gesprekken met Thalys en Eurostar nog.

- Qua financiële informatie en reizigersaantallen vragen we NS zowel om een volledige als subset met informatie. Ondanks dat het als een én-én geformuleerd is, geven we NS met onze vraagstelling wel de ruimte om meteen voor de terugvaloptie van de subset te gaan. Echter als we alleen de maximale variant vragen, dan is het weer erg makkelijk om gewoon nee te zeggen. Vandaar dat we toch voor deze formulering gekozen hebben.
- Een aantal zaken vragen we niet, omdat deze vanuit concessiesturing al binnen IenW beschikbaar zijn:
  - Operationele prestaties ICdirect op de HSL zuid (punctualiteit, uitval en klanttevredenheid)
  - Operationele prestaties van IC Brussel, Thalys en Eurostar op corridor-niveau
  - IC Brussel contract (SWA) tussen NMBS, NS en de Staat. IenW is partij in de contractafspraken rondom de IC Brussel, alsmede in het recente geschil met NMBS in dat kader. Tegen die achtergrond beschikt IenW over veel IC Brussel info en/of heeft ze er als contractpartij recht op.
  - Materieel: alles rondom ICNG en de redelijke regeling is door NS met IenW en MinFin gedeeld en daarmee al beschikbaar.

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 2 december 2019 08:46
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Vertrouwelijke info NS inzake marktordeningsonderzoek HSL

Beste 10.2.e,

Graag vraag ik je aandacht voor het volgende.

Zoals je weet wordt in het kader van het marktordeningsbesluit onderzoek gedaan naar de HSL-Zuid. Inmiddels is de opdracht, die wij al eerder met je afstemden, gegund aan Berenschot. Het team staat onder leiding van 10.2.e, voorts werken 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e mee. Voor het doen van goed onderzoek gebaseerd op de juiste feiten is bepaalde vertrouwelijke informatie van NS, zoals de kosten en baten van de HSL, nodig. Berenschot zal op korte termijn nader specificeren welke informatie dit precies betreft.

Ik zou het zeer op prijs stellen als jij zou kunnen bewerkstelligen dat NS op korte termijn een geheimhoudingsovereenkomst die redelijk is voor zowel NS, als Berenschot als IenW afsluit en de benodigde informatie verstrekt. De argumenten en mogelijke oplossingen zijn immers inmiddels bekend.

10.2.e (06-10.2.e), een nieuwe collega op de Directie, zal hiervoor contact opnemen met NS namens IenW.

Alvast mijn dank.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e (FIN/DEELN)
Aan: 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e (FIN/DEELN)
Cc: 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - FMC; 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF
Datum: maandag 2 december 2019 15:41:56
Bijlagen: image001.png
Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019.docx

Beste allen,

Bijgaand de definitieve versie van het memorandum, waarin de laatste input van IenW en NS is meegenomen.

Wij zullen deze versie naar onze minister sturen en hem op basis hiervan voorbereiden.
Allemaal bedankt voor het snelle schakelen vandaag.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 2 december 2019 15:14
Aan: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e <10.2.e @NS.NL>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - FMC <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Hi 10.2.e ,

Met bijgevoegde wijzigingen is versie voor ons zo akkoord.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Midterm Review
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e (FIN/DEELN) [10.2.e @minfin.nl]
Verzonden: maandag 2 december 2019 14:39
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e

<10.2.e @ns.nl>;10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e
<10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e - FMC <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Hi 10.2.e,

Dank voor je mail. Wij kunnen ons vinden in je voorstel. Bijgaand een nieuwe versie waarin we de derde bullit (waar jullie bezwaren op zagen) hebben geschrapt.

@10.2.e is deze versie voor jullie ook akkoord?

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 2 december 2019 14:08
Aan: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
<10.2.e @ns.nl>; 10.2.e <10.2.e @NS.NL>; 10.2.e
10.2.e @ns.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) 10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
- BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - FMC
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Hoi 10.2.e,

Wij zijn niet akkoord met hetgeen wordt voorgesteld over marktordening. Ik denk dat er uit is te komen door in de eerste bullit de bekende tekst van IenW en FIN opnemen (beperkt tot stations). In de tweede bullit kan dan het standpunt van NS worden opgenomen. De derde bullit over dat er afspraken worden gemaakt past hier niet bij. Dit staat dwars op het proces dat wordt doorlopen op alle zaken irt marktordening. BRW

Graag zien we het aangepaste memorandum nog even langs komen.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>
Verzonden: maandag 2 december 2019 13:56
Aan: 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN)
<10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - FMC
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e <10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
<10.2.e @ns.nl>; 10.2.e <10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Beste allen,

10.2.e en ik hebben 10.2.e gesproken over haar aanvullingen op het memorandum. Op basis daarvan hebben wij het stuk aangepast.

Graag jullie reactie.

Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 2 december 2019 12:12
Aan: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>;10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - FMC <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e <10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: RE: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Hi 10.2.e ,

Dank voor het toesturen van de laatste versie. Wij delen echter niet de conclusie dat dit document weergeeft waar overeenstemming over is. Dit geldt met name voor het punt over de ordening. Wij stellen daarom voor om het format zoals jullie dat hebben opgesteld te handhaven; het werkt denk ik goed om vast te leggen wat voor besluiten we met elkaar nemen. We kunnen dan na het bestuurlijk overleg dit format invullen cf. de afspraken zoals ze daadwerkelijk zijn gemaakt. Is dat werkbaar voor een ieder?

Over de kpi's BRW

@MinFin: vanuit de RvC is morgen geen afvaardiging aanwezig.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Midterm Review
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e (FIN/DEELN) [10.2.e @minfin.nl]
Verzonden: maandag 2 december 2019 11:31
Aan: 10.2.e <10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - FMC <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
<10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e (FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e
(FIN/DEELN) <10.2.e @minfin.nl>
Onderwerp: Besluitvormingsmemorandum IenW FIN NS 3-12-2019 DEFINITIEF

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Op basis van jullie input hebben we een wat ons betreft finale versie van het memorandum opgesteld. Alles zienswijzen overwegend, zijn dit de onderwerpen waar overeenstemming over is.

Graag horen wij of jullie akkoord zijn om dit stuk als gezamenlijk besluitvormingsmemorandum in te brengen. (Voor de duidelijkheid: het staat alle partijen natuurlijk vrij om tijdens het overleg onderwerpen op te brengen die geen onderdeel zijn van het memorandum, waarbij het natuurlijk wel fijn is als we hier vooraf een heads up van krijgen).

Tot slot zijn er nog twee zaken die gefinaliseerd moeten worden:

1. BRW bodem- en streefwaarden?BRW
2. BRW

Groet,
10.2.e

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Concept-Besluitvormingsmemorandum

Aanleiding

De minister van Financiën (FIN), de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, thans minister voor Milieu en Wonen (in het vervolg IenW) en de voorzitter van de raad van bestuur van NS (NS) bespreken op 3 december de midterm review van het hoofdrailnet (HRN), de strategie van NS en de marktordening op stations. Dit memorandum bevat de afspraken gemaakt tussen de drie partijen. Partijen hebben de gezamenlijke intentie deze afspraken op 3 december te bekrachtigen en daarna waar nodig verder uit te werken.

Afspraken

1. Midterm review

1.1 Achtergrond

Door middel van de midterm review (MTR) toetst IenW of de uitvoering van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet door NS heeft geleid tot de in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) beoogde verbeteringen. Uit de MTR die Rebel in opdracht van IenW heeft uitgevoerd, volgt dat NS over de eerste helft van de concessieperiode goede prestaties heeft geleverd. De focus op operationele prestaties is succesvol gebleken en de reizigers zijn uitermate tevreden. Op basis van de resultaten van de MTR wordt in het voorjaar van 2020 een geactualiseerde concessie vastgesteld voor de periode 2020–2024, waarin in ieder geval de bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicatoren worden vastgesteld. De geactualiseerde concessie betreft een overeenkomst tussen IenW en NS.

1.2 Afspraken/bespreekpunten tripartiet overleg

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

1.3 Proces

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

2. Strategie NS

2.1 Achtergrond

BRW [redacted]

2.2 Afspraken tripartiet overleg

BRW [redacted]

- BRW
- BRW
- BRW

2.3 Proces

- BRW

3. Marktordening op stations

3.1 Achtergrond

In 2020 neemt het kabinet een integraal besluit over de marktordening en sturing op het spoor. Hierbij geldt dat de reiziger centraal staat, maar spelen ook financiële aspecten een rol. Een besluit over de ordening neemt het kabinet zorgvuldig, stapsgewijs en in samenwerking met andere partijen. Onderdeel hiervan is de ordening op stations. NS en ProRail, naast IenW en FIN de twee belangrijkste stakeholders op het gebied van stations, werken momenteel een gezamenlijk voorstel uit. NS en ProRail streven hierbij naar een optimalisatie van de huidige taakverdeling.

3.2 Bespreekpunten tripartiet overleg

- IenW neemt het voorstel dat NS en ProRail inzake stations maken, serieus in overweging.
- NS wil gezamenlijk de intentie uitspreken voor behoud van de ordeningspositie van NS m.b.t. stations. Ook wil het afspraken maken over intenties op het gebied van de omgang met open toegang en de intentie uitspreken dat bij het marktordeningsbesluit rekening wordt gehouden met de integraliteit van het hoofdrailnet.

Van:	10.2.e - BSK
Aan:	10.2.e @ns.nl
Cc:	10.2.e - DGMo
Onderwerp:	Onderzoeksopzet openbaar aanbesteden en onderhands gunnen
Datum:	dinsdag 3 december 2019 15:35:00
Bijlagen:	191129 Definitieve onderzoeksopzet "Praktische voorwaarden en aandachtspunten openbaar aanbesteden en onderhands gunnen".pdf 191128 Reactie op suggesties NS.pdf

Beste 10.2.e,
We willen deze mail benutten om je te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de onderzoeken naar de ordening van de HSL-Zuid en de gunningswijze van het Hoofdrailnet.
Onderzoek naar de gunningswijze van het Hoofdrailnet
In een eerder stadium hebben jullie de gelegenheid gekregen om te reageren op een concept onderzoeksopzet naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten van openbare aanbesteding dan wel onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie. Die suggesties zijn inmiddels waar mogelijk verwerkt, en voorzien van een reactie per afzonderlijke suggestie. Bijgaand ontvangen jullie de definitieve onderzoeksopzet en de reactie op al jullie afzonderlijke suggesties. Over de voortgang van dit onderzoek worden jullie op reguliere basis geïnformeerd, bv. via een stakeholdersbijeenkomt of via een (informele) NOVB-vergadering.
Uit de titel blijkt al dat één van de belangrijkste wijzigingen in de onderzoeksopzet bestaat uit de integratie van de openstaande vragen over de procedure van onderhandse gunning in het onderzoek. Het was altijd de insteek om een eigenstandige analyse te maken naar de voorwaarden en aandachtspunten voor onderhandse gunning, bijvoorbeeld waar het gaat om de strengere wettelijke eisen die Europa stelt. Meerdere stakeholders suggereerden om deze vragen ook een plek te geven in de onderzoeksopzet. Een andere belangrijke wijziging bestaat uit de integratie van de vragen over de reikwijdte/concessievolume van een HRN-concessie in het onderzoek. Dit was ook een suggestie van meerdere stakeholders. Er is nog even nagedacht om hier een apart onderzoek voor uit te zetten, maar de correlatie met dit vraagstuk is zo hoog dat dit onderwerp binnen dit onderzoek de beste plek heeft.
Onderzoek naar de ordening van de HSL-Zuid
In een eerder stadium hebben jullie een definitieve onderzoeksopzet ontvangen. Inmiddels is onderzoeksbureau Berenschot aan de slag met de onderzoeksopzet. Ook over de voortgang van dit onderzoek worden jullie op reguliere basis geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
4 december 2019

Verslag

Betreft	Kwartaaloverleg NS - IenW
Vergaderdatum	26 november 2019
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, Den Haag, Bestuursplein 11e, Waalzaal
Deelnemers	10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW), Marjan Rintel, Tjalling Smit, 10.2.e (NS)

1. **Opening en mededelingen**
   a. **Korte reflectie BO en NO MIRT.**

BRW

   b. **Samenwerking NS – IenW (n.a.v. concessiewijziging 12/4)**

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
19 november 2019

BRW

2. Kwartaalcijfers

BRW

3. Voortgang Midterm Review

NS en IenW bespreken de stand van zaken van de MTR gesprekken.
Het is de nadrukkelijke ambitie van NS en IenW om er tijdens tripartiet overleg tussen NS, MinFin & IenW op 3 december 2019 uit te komen.

Op 26 november 2019 vindt bilateraal overleg plaats tussen Van Veldhoven en Hoekstra, waarin wordt gesproken over de nieuwe bodem- en streefwaarden.

➔ IenW en NS plannen uiterlijk 29 november 2019 nieuw overleg in tussen Roger van Boxtel, Marjan Rintel, 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e om de uitkomsten van dit bilateraal overleg te bespreken.

4. Overzicht van de stand van zaken marktordening

Op donderdag 5 december vindt het tweede stakeholderoverleg Marktordening plaats met een brede vertegenwoordiging van belanghebbenden. Tijdens deze bijeenkomst zal worden gesproken over het afwegingskader dat IenW hanteert voor het beoordelen van de voorliggende varianten.

Bij het beoordelen en wegen van de verschillende ordeningsvarianten zal IenW in ieder geval kijken naar:

- De opgaven waar de ordening aan bij moet dragen (o.a. OVTB, LTSA);
- De kosten en risico's van de verscheidene varianten, en
- De publieke belangen (wat betekent dit voor de reiziger).

NS geeft ter overweging mee om de verstedelijkingsopgave, reizigersgroei, verduurzamingsambities en internationaal perspectief.ook mee te nemen in de afweging. Ook een maakbaarheidstoets kan volgens NS mogelijk een waardevolle toevoeging zijn voor het afwegingskader. IenW neemt deze suggesties, en die uit de stakeholdersessie van a.s. dinsdag, mee ter overweging. Ook kijkt IenW serieus naar de risico's die NS heeft geschetst in haar zienswijze op het onderzoek open toegang.

➔ NS stelt dat de ZBO omvorming niet beleidsneutraal geschiedt en daarmee effect heeft op marktordeningsbesluit. IenW herkent dit beeld niet, maar gaat hierover graag het gesprek aan met NS op basis van de brief die NS hierover aan IenW zal sturen.

5. Wvttk en afsluiting

a. Vervoerplan

BRW

b. Ten-T

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
19 november 2019

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 5 december 2019 15:15
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
CC: 10.2.e
Onderwerp: Concept besluiten trilateraal NS-IenW-FIN 3 december 2019
Bijlagen: Concept besluiten trilateraal NS-IenW-FIN_vs 5 dec_schoon.docx

Beste 10.2.e en 10.2.e

Zoals afgesproken met 10.2.e stuur ik jullie hierbij alvast vertrouwelijk onze inzet na het bestuurlijk overleg van afgelopen dinsdag op basis van de gemaakte afspraken. Dit document zal MinFin nog met jullie afstemmen, maar dan hebben jullie alvast een beeld van de inzet op de kpi's en de formulering van de disclaimer voor de zitplaatskans.

Ter toelichting:

Voor de bodem- en streefwaarden van de overige kpi's (niet zijnde zitplaatskans en RPUN) BRW

Voor de zitplaatskans HRN BRW

Verder hebben we een aantal aanpassingen gedaan in de formulering van de disclaimer:
- BRW
-
-
-

Wij horen graag jullie reactie!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Midterm Review
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e (FIN/DEELN)" 10.2.e @minfin.nl>
Datum: 4 december 2019 om 13:47:31 CET
Aan: "10.2.e " 10.2.e @ns.nl>
Kopie: 10.2.e (FIN/AL)" 10.2.e @minfin.nl>, 10.2.e (FIN/DEELN)" 10.2.e @minfin.nl>, 10.2.e (FIN/DEELN)" 10.2.e @minfin.nl>
Onderwerp: Concept besluiten trilateraal NS-IenW-FIN

Hoi 10.2.e,

Bijgaand tref je een voorstel voor de besluitenlijst inclusief een tabel met bodem- en streefwaarden en een voorstel voor de disclaimer, zoals met 10.2.e besproken.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Directie Financieringen | Afdeling Deelnemingen
Ministerie van Financiën | Generale Thesaurie
Korte Voorhout 7 | Den Haag
Postbus 20201 | 2500 EE | Den Haag

T 070 - 10.2.e **M** 06 - 10.2.e
E 10.2.e @minfin.nl

Concept besluiten trilateraal NS, IenW en Financiën – 3 december 2019

Aanleiding

De minister van Financiën (FIN), de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, thans minister voor Milieu en Wonen (in het vervolg IenW) en de voorzitter van de raad van bestuur van NS (NS) hebben op 3 december 2019 de midterm review van het hoofdrailnet (HRN), de strategie van NS en de marktordening op stations besproken. Deze besluitenlijst bevat de afspraken gemaakt tussen de drie partijen.

Afspraken

BRW

[redacted]

BRW

[redacted]

BRW [redacted]

2. Strategie NS

BRW [redacted]

BRW [redacted]

3. Marktordening op stations

- IenW en FIN zien beiden risico's in verdere versnippering en nemen deze risico's mee in het marktordeningsbesluit.
- IenW informeert bij ProRail over voortgang van het voorstel van de verheldering van de verdeling op stations.
- FIN benadrukt de gezamenlijke opdracht om een goed product voor de reiziger te leveren en om een acceptabel rendement te realiseren.
- FIN benadrukt dat bij eventuele wijzigingsvoorstellen in de ordening als uitgangspunt geldt dat er sprake is van een evidente verbetering ten opzichte van de huidige situatie die tot goede prestaties leidt voor de reiziger.

4. Tijdspad

BRW [redacted]

Bijlage – Voorstel disclaimer zitplaatskans

Disclaimer:

BRW

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
Datum: vrijdag 6 december 2019 10:15:05
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e
Dank voor je mail. 10.2.e kan contact opnemen met 10.2.e
Dank en groet,
10.2.e
10.2.e
(030) 10.2.e

NS

NS | Groep
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube
-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:12
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo ;
10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
Beste 10.2.e,
In aansluiting op het telefoongesprek tussen jou en 10.2.e in het kader van het marktordeningsonderzoek naar de HSL-Zuid vragen wij graag je aandacht voor het volgende.
Inmiddels is de opdracht, die wij al eerder met je afstemden, gegund aan Berenschot. Het team staat onder leiding van 10.2.e . Voor het doen van goed onderzoek gebaseerd op de juiste feiten is bepaalde vertrouwelijke informatie van NS. Onderstaand tref je een overzicht van de benodigde informatie.
Wij zouden het zeer op prijs stellen als jij zou kunnen bewerkstelligen dat NS op korte termijn een geheimhoudingsovereenkomst die redelijk is voor zowel NS, als Berenschot als IenW afsluit en de benodigde informatie verstrekt. De argumenten en mogelijke oplossingen zijn immers inmiddels bekend.
10.2.e zal op korte termijn contact opnemen om een en ander verder te bespreken.
Alvast onze dank hiervoor,
Met vriendelijke groet,
10.2.e
10.2.e
Directie OVS| Afdeling Aansturing NS en Pro Rail Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit
10.2.e HRN ....
M +31(0)6 10.2.e <tel:+31 10.2.e
10.2.e @minienw.nl>
http://www.minienw.nl>
....
Bijlage: Gewenste informatie van NS
- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2e helft van de concessie) op treindienstniveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: voor voornoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.
- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).
- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid

tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).
Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in het eindrapport van Berenschot worden opgenomen. In principe zullen extern geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden.
Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Re: Routine agendering informatievoorziening marktordening HSL
Datum: vrijdag 6 december 2019 13:20:36

Hi 10.2.e

Ik ben vrij vandaag. Laten we maandag even bellen, spreken we een andere datum af. Gr 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

> Op 6 dec. 2019 om 13:14 heeft 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw nl> het volgende geschreven:
>
> Ha 10.2.e,
> Kan ik je straks even bellen? Ik kan niet de 12e helaas.
> Groet,
> 10.2.e
>
>
> Verzonden met BlackBerry Work
> (www.blackberry.com)
>
>
> Van 10.2.e 10.2.e @ns nl<10.2.e @ns nl>>
> Datum: woensdag 04 dec. 2019 2:38 PM
> Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw nl<10.2.e @minienw nl>>
> Kopie: 10.2.e 10.2.e @ns.nl10.2.e @ns nl>>
> Onderwerp: Routine agendering informatievoorziening marktordening HSL
>
> Hi 10.2.e
>
> Ik begreep van 10.2.e dat jullie graag 'informatievoorziening marktordening HSL' willen agenderen op de routine volgende week. Ik vroeg mij af waarom je dat precies wil agenderen en wat dan je bespreekpunt is, ik heb namelijk voor nu geen nieuwe bespreekpunten tov het telefonisch contact en mailcontact dat wij afgelopen dagen hebben gehad.
>
> De laatste stand van zaken is nog steeds dat wij er ook vanuit gaan dat er een NDA moet worden afgesloten tussen NS en Berenschot, en we daarom graag binnenkort om tafel gaan met Berenschot om door de lijst met gewenste informatie heen te lopen en aanvullende vragen te kunnen beantwoorden. Dit heb ik jou eergister ook gemaild.
> Daarnaast plan ik graag nog een kennismakingsgesprek tussen jou, 10.2.e 10.2.e en mij in, om het in z'n algemeenheid over het marktordeningsonderzoek HSL te hebben. Schikt hiervoor donderdag 12 december in de ochtend (een moment tussen 10-12:30) te Utrecht?
>
> Hartelijke groet,
> 10.2.e
> 10.2.e
>
>
> M 06 10.2.e
>
> NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
> Laan van Puntenburg 100
> Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht
>
>
> Internet<http://www.ns.nl/> Twitter<https://twitter.com/NS_Online> Facebook<https://www facebook.com/nederlandsespoorwegen>

LinkedIn<http://www.linkedin.com/company/ns-stations-onderdeel-nederlands>
YouTube<http://www.youtube.com/user/NS>
>
>
>
>
>
> [NS]
>
>
>
>
> ________________________________
>
> Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.
>
> Informatie vennootschap<http://www ns.nl/emaildisclaimer>
> Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
> This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

____

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Kamerbrieven open toegang en reactie op update quick scan van ACM (onder embargo tot 15.00 uur)
Datum: woensdag 18 december 2019 13:27:00
Bijlagen: Rapport Gevolgen recht op toegang (AT Osborne).pdf
Kamerbrief inzake open toegang.pdf
Kamerbrief in reactie op update quick scan ACM Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer (002).pdf

---

Dag 10.2.e
Conform beloofd hierbij de twee kamerbrieven die op 3 uur aan de Kamer gestuurd worden.
Graag tot die tijd onder embargo.
Groet en fijne feestdagen!
10.2.e

Van: 10.2.e - FMC
Aan: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e 10.2.e @NS.NL; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Routine NS - IenW
Datum: maandag 9 december 2019 16:02:48
Bijlagen: Agenda Routine MTR.pdf
Verslag MTR Routine 13 november 2019 def.pdf
Agenda Routine NS & IenW.pdf
Verslag Routine 13 november 2019 def.pdf

Dag allen,

Bijgevoegd de agenda's voor Routine NS – IenW en Routine MTR a.s. woensdag (11:00u – 12:30u, DH).

Tot dan,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

M 06 10.2.e

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Contactpersoon
10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
2 december 2019

agenda

Betreft	Agenda MTR Overleg
Vergaderdatum	11 december 2019
Vergadertijd	11:00 - 12:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Zaal W. 421
Deelnemers	10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW) 10.2.e (NS), 10.2.e (NS), 10.2.e 10.2.e (NS)

1. **Opening en mededelingen**

2. **Voortgang onderhandelgesprekken**
IenW en NS bespreken de stand van zaken MTR waarbij terug wordt gekeken naar het overleg op 3 december, het proces richting het informeren van de TK uiterlijk 19/12, de uitwerking van de gemaakte afspraken en de beleidsambities.

3. **W.v.t.t.k.**

Verslag Routine overleg

13 november 2019

Aanwezig 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
10.2.e 10.2.e 10.2.e

MTR Verslag

1. Voortgang evaluaties vervoerconcessie en financiële balans

- NS geeft aan te wachten op de nieuwe versies van de evaluaties, en zien deze graag nog langskomen voor een finale check.
- BRW

2. Voortgang en proces MTR onderhandelingen

BRW

3. Proces verwerken concessiewijzigingen

BRW

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e 10.2.e - FMC
Onderwerp: RE: afstemmen tekst routine inzake informatieverzoek HSL zuid
Datum: maandag 9 december 2019 14:46:47
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e

De agenda moet er zo uit dus laten we het bij het volgende houden:

Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder eens geworden. Berenschot (dhr. 10.2.e) spreekt met NS (10.2.e) as donderdag voor toelichting op het informatieverzoek en de NDA en over het opstellen van de NDA.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 9 december 2019 14:21
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - FMC 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: afstemmen tekst routine inzake informatieverzoek HSL zuid

Ha10.2.e
Ik zie je punt. Ik was er ook niet vanuit gegaan dat er donderdag al een NDA zou worden ondertekend maar ga er wel vanuit dat het opstellen en ondertekenen van de NDA onderwerp van gesprek is. Ik stel voor de tekst als volgt aan te passen:

Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder eens geworden (MTR is de meest recent NDA n.a.v. een informatieverzoek van IenW van NS met onderzoeksbureau). NS komt nog met een onderbouwing waarom de MTR NDA niet geschikt is als format voor NS. Berenschot (10.2.e) spreekt met NS (10.2.e) as donderdag over toelichting op het informatieverzoek en over het opstellen en ondertekenen van de NDA.

Hopelijk komen we er zo uit!

Groet, 10.2.e
-

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 9 december 2019 13:08
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - FMC 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: afstemmen tekst routine inzake informatieverzoek HSL zuid

Dag 10.2.e

Wat ons betreft gebruiken we niet de NDA voor de MTR als uitgangspunt, dit heb ik ook telefonisch aangegeven en zullen we in de routine, als dit jullie bespreekpunt is, nogmaals doen. As donderdag spreken we idd 10.2.e om het informatieverzoek te bespreken. Meteen een NDA ondertekenen as donderdag is daarbij onrealistisch, dit kan dus ook niet worden opgenomen in de annotatie.

Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder ~~(zeer recent)~~ eens geworden. Berenschot (dhr. 10.2.e) spreekt met NS (10.2.e 10.2.e) as donderdag voor toelichting op het informatieverzoek ~~en het opstellen en ondertekenen van de NDA.~~

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 9 december 2019 12:05
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - FMC 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: afstemmen tekst routine inzake informatieverzoek HSL zuid

Beste 10.2.e
Mijn voorstel is de tekst als volgt aan te passen zoals wij net bespraken:
Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de

informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder (zeer recent) eens geworden. Berenschot (dhr. 10.2.e) spreekt met NS (10.2.e 10.2.e) as donderdag voor toelichting op het informatieverzoek en het opstellen en ondertekenen van de NDA.

Graag hoor ik of je akkoord bent,
Groet, 10.2.e

10.2.e
Directie OVS| Afdeling Aansturing NS en Pro Rail
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit
....
M +31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
http://www.minienw.nl
....

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: Re: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid
Datum: maandag 9 december 2019 16:09:57
Bijlagen: image002.png
image003.png

10.2.e

Ik heb het gezien en de invite ook al geaccepteerd.

Tot donderdag.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 9 december 2019 15:58
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo ; 10.2. 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Dag 10.2.e
Ik heb de invite uitgestuurd. Tot as donderdag.
Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e	**NS Groep** | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement Laan van Puntenburg 100 Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Van: 10.2.e 10.2.e @berenschot.nl]
Verzonden: maandag 9 december 2019 13:55
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Re: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

10.2.e
Ik kom 12 december samen met 10.2.e We willen in het kader van onze opdracht ook met een aantal stakeholders van gedachten wisselen over hun inzichten en visie op de marktordening van de HSL Zuid. De NS is uiteraard één van de partijen, waarmee wij hierover willen spreken. We willen het gesprek van 12 december daarom ook gebruiken om te bespreken hoe we dat vormgeven.
Stuur jij nog de invite voor het gesprek van de 12e?
Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @berenschot.nl>
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 12:07
Aan: 10.2.e @ns.nl 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Beste 10.2.e

Gelet op de korte tijd, waarbinnen wij onze opdracht moeten uitvoeren, zou ik graag op korte termijn een afspraak maken. Kunnen wij daarover bellen? Mijn mobiele nummer: 06 10.2.e .

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:15
Aan: 10.2.e - DGMo' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @berenschot.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Beste 10.2.e

Dank voor je mail. 10.2.e kan contact opnemen met 10.2.e

Dank en groet,

10.2.e

(030) 10.2.e

NS

NS | Groep
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 6 december 2019 10:12
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @berenschot.nl; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Informatieverzoek IenW - NS inzake marktordening HSL zuid

Beste 10.2.e

In aansluiting op het telefoongesprek tussen jou en 10.2.e in het kader van het marktordeningsonderzoek naar de HSL-Zuid vragen wij graag je aandacht voor het volgende.

Inmiddels is de opdracht, die wij al eerder met je afstemden, gegund aan Berenschot. Het team staat onder leiding van 10.2.e Voor het doen van goed onderzoek gebaseerd op de juiste feiten is bepaalde vertrouwelijke informatie van NS. Onderstaand tref je een overzicht van de benodigde informatie.

Wij zouden het zeer op prijs stellen als jij zou kunnen bewerkstelligen dat NS op korte termijn een geheimhoudingsovereenkomst die redelijk is voor zowel NS, als Berenschot als IenW afsluit en de benodigde informatie verstrekt. De argumenten en mogelijke oplossingen zijn immers inmiddels bekend.

10.2.e zal op korte termijn contact opnemen om een en ander verder te bespreken.

Alvast onze dank hiervoor,

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
Directie OVS| Afdeling Aansturing NS en Pro Rail Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit
10.2.e nieuwe concessie HRN ....
M +31(0)6 10.2.e <tel:+316%10.2.e
10.2.e @minienw.nl>
http://www.minienw.nl>
....
Bijlage: Gewenste informatie van NS
- Financieel: business case (inclusief prognoses voor de 2e helft van de concessie) op treindienstniveau van de treindiensten over de HSL. Concreet betekent dit de financiële informatie van de series 900, 1000 en 1100, alsmede de 9200 (IC Brussel), Eurostar en Thalys. Voor de internationale series ontvangen we daarbij graag ook de business case op Nederlands grondgebied.
- Reizigersaantallen: voor voornoemde treinseries de ontwikkeling in reizigersaantallen (gemiddeld en piekbelasting) in de periode 2015-heden en voor de internationale producten ook de verkopen door NS International in aantallen en omzet voor de betreffende treindiensten in dezelfde periode.
- Alternatieven: de business cases bij eerdere / historische plannen voor een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder het alternatieve HSL-aanbod uit 2013 (brief 23 september 2013).
- Logistiek: beschikbare actuele analyses over de restcapaciteit (treinpaden in BUP) op het gehele HSL-Zuid tracé (Amsterdam Centraal (/Zuid) – Schiphol – Rotterdam – Breda / Hazeldonk grens) en stations (nu en na gereedkomen geplande infra-aanpassingen).
Alle door NS geleverde vertrouwelijke informatie zal als dusdanig worden behandeld en dus ook niet direct herleidbaar in het eindrapport van Berenschot worden opgenomen. In principe zullen extern geen absolute aantallen in het rapport gecommuniceerd worden en vooral relatieve vergelijkingen gemaakt worden.
Uiteraard krijgt NS vooraf de gelegenheid te checken of de verstrekte informatie op een correcte wijze verwerkt is.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Routine HSL Marktordening
Datum: maandag 9 december 2019 11:05:32
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Naar aanleiding van je mail probeerde ik je vrijdag en net al even te bellen. Ik ging er vanuit dat de agenda centraal werd afgestemd en niet los per onderwerp.

Het is voor ons van belang dat het informatieverzoek van Berenschot in verband met het door ons geëntameerde marktonderzoek snel en goed wordt opgepakt. Wij stuurden het informatie verzoek en verzochten om een concept NDA. We vernemen graag inhoudelijk op korte termijn wat de planning is, hoe de concept NDA eruit ziet en of er inhoudelijke bezwaren zijn de informatie te verschaffen nadat de NDA is getekend.

Ik vroeg me af of je as vrijdag de tijd hebt voor 10.2.e en mij: we zouden om 9.30 bij je kunnen langs komen of anders vrijdagmiddag bijvoorbeeld 15.00 uur. Een andere optie is dat we even bellen. Ik probeer je in ieder geval vandaag nog even te spreken, ook om de afspraak rond te krijgen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 9 december 2019 10:27
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Routine HSL Marktordening

Dag 10.2.e

Ik zag op de concept agenda voor de routine dat je graag informatievoorziening martkonderzoek HSL wil bespreken? Ik zie niet helemaal in wat er dan besproken moet worden want jouw voorgestelde bespreekpunt is dat wij contact moeten opnemen met Berenschot. Hoor graag, wat mij betreft hoeft het niet op de agenda.

Daarnaast is het proces dat we annotaties met elkaar afstemmen alvorens het op de agenda verschijnt. Zou je dat in de toekomst daarom met mij willen afstemmen. Dank.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Contactpersoon
10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
2 december 2019

agenda

Betreft	Agenda Routine Overleg
Vergaderdatum	11 december 2019
Vergadertijd	11:00 - 12:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Zaal W. 421
Deelnemers	10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW) 10.2.e (NS), 10.2.e (NS), 10.2.e 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslagen (bijlage 1 en 2)
b) Kerstreces – aanwezigheid medewerkers NS & IenW
c) Ov-Studentenkaart

2. Ontwerp Vervoerplan

BRW

3. Stavaza informatievoorziening marktonderzoek HSL

Het verzoek van IenW is om de NDA voor de MTR ook te gebruiken voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL. Over deze NDA zijn alle partijen het namelijk al eerder eens geworden. Berenschot (dhr. 10.2.e) spreekt met B NS (10.2.e) as donderdag voor toelichting op het informatieverzoek, de B NDA en over het opstellen van de NDA.

5. Concessiewijziging art. 62

BRW

6. Shift to Rail

BRW

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
2 december 2019

7. W.v.t.t.k.

Verslag Routine overleg

13 november 2019

Aanwezig 10.2.e 10.2.e 10.2.e , 10.2.e
10.2.e 10.2.e 10.2.e

1. Opening en mededelingen

a. BRW

- BRW

b. Concessiewijziging art. 32, 54, 62, 63

- BRW
-
-

c. Stand van Zaken Eurostar: IenW geeft stavaza t.a.v. ondertekening van 4 landen verdrag

- BRW
-
-

2. Definitief Vervoerplan 2020

- BRW
-

3. Resultaten Extern Onderzoek KPI Zitplaatskans

a. Algemene beeld en bevestiging feitelijke juistheid door NS

- BRW
-
-

- BRW

b. Impact op gerapporteerde halfjaarcijfers ZPK 2019 en top tien drukke treinen

- BRW

c. Vervolgafspraken

- BRW
-
-

4. Abonnementenupdate

- BRW
-

5. Bediening spoorlijn Haarlem - Zandvoort aan Zee

- BRW
-
-

6. Treindienst Dordrecht – Eindhoven: subsidieaanvraag

- BRW

BRW [redacted]

7. Wvttk en afsluiting

a. Aanpassing treindienst Maastricht Randwyck op 11 novembe r

BRW [redacted]

b. NDA

- IenW deelt mede dat er een nieuwe medewerkster is, 10.2.e [redacted]. IenW wenst graag vlot tot een NDA te komen rondom het nieuw te starten onderzoek binnen de marktordening naar de HSL-Zuid. Ook is in eerdere routine gesprekken besproken om een standaard format te hebben voor NDA's in meer algemene zin.
- NS geeft aan dat een standaard NDA fijn is, en dat NS in principe in de basis ook een standaard NDA heeft. Echter blijft het helemaal standaardiseren lastig gezien het verschil in informatiebehoefte per dossier en behoefte aan maatwerk op sommige onderwerpen.
- Na het selecteren van een partij zal er snel een NDA op tafel dienen te komen. Omdat het overeenkomen van een standaard NDA meer tijd vraagt en het verzoek afgelopen vrijdag pas binnengekomen is om voor het HSL-onderzoek met een NDA te komen, heeft NS voorgesteld voor het onderzoek HSL-Zuid voor dit keer nog een NDA op maat op te maken. IenW en NS spreken af om op korte termijn een afspraak in te plannen tussen NS en het geselecteerde onderzoeksbureau om te kijken welk vertrouwelijk soort informatie gedeeld kan worden. IenW merkt op dat het uitwisselen van informatie primair een zaak is tussen NS en het bureau.
- Daarnaast deelt NS mede het m.b.t. de onderzoeksopzet HSL-Zuid opmerkelijk te vinden dat de ervaringen m.b.t. de ordening op het gebied van beheer (InfraSpeed) niet worden betrokken.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 11 december 2019 12:58
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Dag 10.2.e

Kennismaken lijkt me zeker ook leuk en nuttig. Kan als jij in Den Haag bent, maar ik ben ook regelmatig in Utrecht, dus we vinden vast snel een handig moment. Laten we daar inderdaad vanmiddag even naar kijken!

Tot straks, hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 11 december 2019 12:34
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Hi 10.2.e

We kennen elkaar nog niet, maar we zien elkaar vanmiddag bij de klankbordgroep Effecten van aanbesteden. Vanuit NS ben ik het aanspreekpunt voor dit onderzoek. Lijkt me leuk en nuttig om begin januari een keer kort kennis te maken en het vervolg van het onderzoek te bespreken.

Lijkt dat jou ook een goed idee? Wellicht te combineren met een moment dat ik al in Den Haag ben. Vanmiddag even over hebben?

Tot straks!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 29 november 2019 12:35
Aan: 10.2.e @acm.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @transdev.nl; Freek Bos 10.2.e @rover.nl>;10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ovbureau.nl; 10.2.e @dova.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @crow.nl; 10.2.e @ziggo.nl; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @ns.nl>;10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e 10.2.e @connexxion.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>; 10.2.e 10.2.e @tg.nl>
Onderwerp: Agenda klankbordgroep 11 december - Onderzoek effecten openbaar aanbesteden in het OV

Reeds beoordeeld in Wob-verzoek ACM 2020-70 Deel 1, document 44

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Annotatie bestuurlijk tripartiet?
Datum: woensdag 11 december 2019 08:35:19
Bijlagen: image001.png

Lijkt mij prima.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Datum: dinsdag 10 dec. 2019 9:47 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Annotatie bestuurlijk tripartiet?

Hi 10.2.e
We zouden nog contact hebben over onderstaande. Wat ons betreft laten we het punt marktordening erop staan voor o.a. een procesupdate. Annotatie kan volgens mij heel kort, bijvoorbeeld:
"IenW, ProRail en NS bespreken de stand van zaken in het marktordeningsdossier aan de hand van een korte procesupdate door IenW."
Heb jij hier nog aanvullingen op? Dank vast en fijne avond nog!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 9 december 2019 12:16
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Annotatie bestuurlijk tripartiet?
Hi 10.2.e
Voor het bestuurlijk tripartiet van 18/12 staat marktordening op de agenda. Uit de update van mijn collega begrijp ik dat jullie met een voorstel voor een annotatie komen en dit afstemmen. Klopt dit of verwacht je nu iets van mij?
Dank vast voor je reactie!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Contactpersoon
10.2.e
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
21 januari 2020

verslag

Betreft	Routine NS
Vergaderdatum en -tijd	11 december 2019
Vergaderplaats	Den Haag
Deelnemers	10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (NS), 10.2.e 10.2.e

1. Opening en mededelingen

<u>Vaststellen verslag</u>
Geen opmerkingen bij het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

<u>Kerstvakantie</u>
BRW

Ov-Studentenkaart
BRW

2. Vervoerplan 2020
BRW

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
21 januari 2020

3. Stavaza informatievoorziening marktonderzoek HSL
IenW geeft aan dat er een NDA voor de informatievoorziening marktonderzoek HSL moet worden opgesteld en is benieuwd wat de stavaza is. NS geeft aan donderdag 12 dec met Berenschot te zitten om te praten over de informatiebehoefte en wat er beschikbaar is. 10.2.e [redacted] *trekt dit dossier. Als voorbeeld heeft NS de voorkeur om de NDA als format te gebruiken die voor het zitplaatskansonderzoek door Rebel is opgesteld. De NDA voor de MTR is volgens NS te ingewikkeld en uitgebreid hiervoor. NS bereidt alvast de NDA t.b.v. de benchmark voor zodat we ter zijner tijd een spoedig proces kunnen bewandelen.*

5. Concessiewijziging art. 62
BRW [redacted]

6. Shift to Rail
BRW [redacted]

7. W.v.t.t.k.
Mededeling NS Omgrenzingsprofiel → BRW [redacted]

Mededeling IenW: Dordrecht breda → BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
21 januari 2020

BRW [redacted]

Cybersecurity

BRW [redacted]

MTR

IenW en NS wisselen van beelden over het proces rondom de MTR en spreken af de onderhandeling via de nu lopende contacten te laten verlopen.

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: nda zitplaatskansen onderzoek
Datum: vrijdag 13 december 2019 17:25:00

Beste 10.2.e en 10.2.e
In de routine is aan de orde gekomen dat jullie de NDA voor het zitplaatskansenonderzoek willen gebruiken voor het marktordeningsonderzoek HSL. Wij hebben deze NDA niet. Zou je me die kunnen toesturen voorafgaand aan de call die we hebben? Dan kan ik die vooraf bekijken en kunnen we het daarover hebben.
Met dank,
Vriendelijke groet

10.2.e
10.2.e
Directie OVS| Afdeling Aansturing NS en Pro Rail
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit
....
M +31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
http://www.minienw.nl
....

NS

Raad van Bestuur

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 18 december 2019
Ons kenmerk RvB/MR/20191218 - 01
Onderwerp Afwegingskader ordeningsbesluit

Telefoon 06 - 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte heer 10.2.e

Op 5 december 2019 vond de tweede stakeholdersbijeenkomst marktordening plaats. Tijdens deze bijeenkomst heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) een toelichting gegeven op het afwegingskader dat zij ontwikkelt voor het besluit over de ordening op het spoor na 2024. Hierbij heeft u de aanwezigen de mogelijkheid geboden suggesties voor dit afwegingskader te doen. NS maakt graag van deze gelegenheid gebruik: een helder kader helpt om tot een evenwichtig besluit voor de spoorse ordening na 2025 te komen. We delen dan ook het belang van het opstellen van een dergelijk afwegingskader voor het ordeningsbesluit en denken hierover graag mee. In deze brief vindt u hiertoe onze suggesties.

Belangrijk dat er een evenwichtig afwegingskader komt, met als vertrekpunt: leveren eventuele wijzigingen een evidente verbetering op voor de reiziger?
Uw gepresenteerde concept d.d. 5 december 2019 bevat al belangrijke afwegingsaspecten. Van groot belang is het genoemde criterium van een goed product voor de reiziger. Daarnaast benoemt u aspecten als transitiekosten en -risico's en de mate waarin de ordening bijdraagt aan de toekomstige opgaven van de sector in brede zin. Daarbij is ook de mobiliteit en bereikbaarheid van Nederland een relevant criterium.

Ook het borgen van het publieke belang onderstrepen wij: leveren eventuele wijzigingen in de ordening op voorhand een evidente verbetering op voor de reiziger? De huidige ordening levert immers goede prestaties op een vol spoornetwerk. Belangrijk is dus in het ordeningsbesluit de verwachte resultaten af te zetten tegen de huidige prestaties: is er bij aanpassingen in de ordening op voorhand duidelijk dat er een evidente verbetering voor de reiziger te verwachten is?

NS Groep N.V., Utrecht
Handelsregister Utrecht 30124358

NS heeft enkele aanvullingen voor verdere verfijning van het afwegingskader
In aanvulling op de punten die er al liggen, hebben wij de volgende suggesties voor verfijning van het beoordelingskader.

Haalbaarheid en maakbaarheid op vervoerkundig en logistiek samenhangend netwerk

Het oplossen van de bereikbaarheidsopgaven is alleen mogelijk indien de gekozen ordening maakbaar is op de infrastructuur (denk aan ruimte voor keren, behandelen en opstellen, etc.). Dit is zeer relevant op het Nederlandse spoornetwerk, dat vol is en een grote vervoerkundige en logistieke samenhang kent. Belangrijk is dat de netwerkkwaliteit en daarmee het product voor de reiziger behouden blijft, en waar mogelijk verder versterkt wordt.

Daarnaast dient de gekozen ordening ook haalbaar te zijn, met behoud van het goede product voor de reiziger. Ook haalbaarheid van bijvoorbeeld de benodigde regulering is van belang.

1. *Dynamiek/flexibiliteit*

Doelen en omstandigheden zijn niet statisch maar dynamisch. Om in te kunnen blijven spelen op veranderingen (bv. PHS, Groot Amsterdam, of nieuwe wensen op het gebied van betaalwijzen of toegankelijkheid) is dus een sturing met voldoende flexibiliteit nodig. Onze suggestie is in het afwegingskader na te gaan in hoeverre de mogelijke ordeningsmodellen hier snel en goed op in kunnen spelen en zo het publieke belang dynamisch kunnen borgen.

2. *Voldoende schaalgrootte om publieke belang goed te borgen*

Een ander relevant criterium zijn de effecten van eventuele aanpassingen in de omvang van het hoofdrailnet (HRN). De omvang van het hoofdrailnet heeft bijvoorbeeld een relatie met de mogelijkheden voor de rijksoverheid om op het publieke belang te sturen. Bijvoorbeeld op concessie-overstijgende aspecten zoals veiligheid, duurzaamheid of toegankelijkheid. Ook kan schaalgrootte van invloed zijn bij het ontwikkelpotentieel bij innovaties (zoals hoogfrequent rijden, ERTMS, etc.). De schaal van een concessie is tot slot ook van invloed op de positie van de HRN-vervoerder in het internationale treinverkeer.

3. *Wegen informatie uit o.a. bouwsteenonderzoeken*

Om zorgvuldige besluitvorming te faciliteren, is het behulpzaam in het afwegingskader op te nemen hoe de informatie uit al de bouwsteenonderzoeken en de Midterm Review van de vervoerconcessie voor het HRN 2015-2025 wordt meegewogen.

Tot slot: wij blijven graag meedenken
Met deze suggesties hopen we een bijdrage te bieden aan de verdere uitwerking van het afwegingskader voor het ordeningsbesluit. Wij denken graag ook in het vervolg van het afwegingskader mee. Indien u naar aanleiding van onze suggesties vragen heeft of nader wil overleggen, dan zijn we hiertoe vanzelfsprekend graag bereid. We wensen u veel succes met de afronding van het afwegingskader en blijven graag op de hoogte van het vervolg.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Marjan Rintel
Directeur Operatie

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e @10.2.e projecten.nl; 10.2.g
Onderwerp: Regulier overleg stations

Beste 10.2.e 10.2.e en 10.2.e

Eerder hebben jullie contact gehad met 10.2.e over een nog in te plannen vergadering.

Bij deze een vergadervoorstel voor de 3e week van januari.

Is het mogelijk om deze week te laten weten of jullie beschikbaar zijn?

10.2.e zal de eerste 30 minuten aanschuiven bij het gesprek.

@Postbus MA's: kunnen jullie een zaal voor 6 personen reserveren? Catering etc niet nodig.

Fijne feestdagen!

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl 10.2.e @minienm.nl>

+316 10.2.e

Rijnstraat 8|Den Haag

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Brief met suggesties afwegingskader ordeningsbesluit
Datum: donderdag 19 december 2019 12:03:29
Bijlagen: image001.png
20191218 ienw afwegingskader ordeningsbesluit.pdf

Beste 10.2.e 10.2.e en 10.2.e,

Hierbij stuur ik jullie alvast ter informatie een brief die begin van de middag richting 10.2.e gaat. Het betreft een brief over het afwegingskader: op 5 december is tijdens de stakeholdersessie verzocht eventuele aanvullingen op het conceptkader door te geven. Dank voor deze gelegenheid; we hebben in bijgaande brief onze suggesties op een rij gezet.

Als jullie hierover vragen hebben of nader willen overleggen, dan horen we het natuurlijk graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Memo verwerking opmerkingen 1^{e} concept "Effecten aanbesteden OV"

Na de bespreking van de eerste versie van het conceptrapport "Effecten van aanbesteden in het openbaar vervoer" is door de diverse leden van de klankbordgroep in meer detail gereageerd op het rapport. Alle opmerkingen nemen we ter harte, echter niet alles kan op dezelfde wijze worden verwerkt. In dit memo geven we daarom aan hoe er met deze reacties wordt omgegaan bij het opstellen van een volgend concept.

Fundamentele opmerkingen over de structuur en conclusies
Vooral tijdens de bespreking in de klankbordgroep zijn er opmerkingen gemaakt over de structuur van het rapport en conclusies die al dan niet getrokken kunnen worden. De volgende versie kent een gewijzigde opbouw en zal explicieter ingegaan op wat algemene trends en ontwikkelingen zijn en welke effecten er al dan niet aan aanbesteden zijn toe te wijzen, en welke aan andere factoren. In een aantal gevallen waren er in het rapport op basis van kwalitatieve bronnen en voorbeelden verschillen benoemd tussen aanbesteden en inbesteden (bijvoorbeeld over flexibiliteit, juridische risico's). Tijdens de bespreking in de klankbordgroep kwam naar voren dat er ook andere voorbeelden zijn die in tegengestelde richting wijzen. Deze teksten worden herzien.

Feitelijke onjuistheden, onduidelijkheden
Waar feitelijke onjuistheden in beschrijvingen zijn geconstateerd (anders dan discussie over betrouwbaarheid van bronnen, zie hieronder), worden deze uiteraard aangepast. Veel opmerkingen gaan over onduidelijkheden: teksten worden verschillend geïnterpreteerd door verschillende partijen. Deze opmerkingen worden allemaal verwerkt in die zin dat teksten worden aangepast, toegevoegd of juist geschrapt.

Betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen
Een aantal opmerkingen gaat over de betrouwbaarheid en zeggingskracht van bronnen en cijfers. Problematisch daarbij is dat hierover vaak de meningen verdeeld zijn: wat de ene belanghebbende als een betrouwbare bron ziet, wordt door de andere juist in twijfel getrokken en vice versa. Wij streven ernaar om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te schetsen, en laten daarom ook verschillende bronnen zien, met de bijbehorende kanttekeningen en nuanceringen.

Aanbevelingen en meningen
Een aantal opmerkingen betreft meningen of aanbevelingen vanuit een bepaald belang. Deze worden in beginsel niet overgenomen. Aanbevelingen vallen buiten de scope van het onderzoek, meningen zijn voor rekening van de individuele leden van de klankbordgroep.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de opmerkingen die zijn gemaakt (m.u.v. tekstuele opmerkingen) en hoe deze worden verwerkt. De indeling volgt de opbouw van het 1e concept van het rapport.

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Bijlage

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
Dova	Algemeen	Per december 2019 zijn deel/groen gestreepte gebieden (let op, alleen die twee!) weer volledig geel. Overigens is de meest correcte benaming 'inbesteed', niet 'onderhands gegund' (geldt ook voor GVB Amsterdam); Advies: neem een ander plaatje op de voorkant, bv een bus uit 2000 naast een elektrische Q-liner van nu, en/of laat een bushalte of stations zien van toen naast een plaatje van een bushalte/station van nu.	Plaatje aangepast
CROW-KpVV	Algemeen	Er wordt veel gesproken over contracten. Formeel zijn concessies geen contracten, maar eenzijdig opgelegde rechten. In het woord concessiecontracten zit al helemaal een tegenstrijdigheid.	Wordt aangepast
CROW-KpVV	Algemeen	Wat ik mis is de constatering dat juist door aanbesteden (waarin een veelheid van overheidseisen is samengebald) de overheidsinvloed veel en veel groter is dan in een situatie zonder aanbesteding. Dat vergeten m.n. linkse partijen (m.n. SP) nogal eens. Denk nog maar eens terug aan de situatie van vroeger toen ov-bedrijven zelf behoorlijk wat invloed hadden en alleen de dienstregeling moesten laten goedkeuren door de Rijksverkeersinspectie (die toetste nagenoeg alleen op parallelliteit met NS).	Wordt nagegaan
Beantwoording onderzoeksvragen			
NS	Efficiency	Waar is de efficiency toegenomen? Overal, bij inbesteed, bij aanbesteed, bij gegund? En: gaat het inderdaad wel om efficiency of om keuzes door bv. overheid waar reiziger wel degelijk wat van merkt?	Tekst geexpliciteerd
GVB	Efficiency	In jullie rapport constateren jullie efficiencywinst ook bij inbestedingen geldt, Dit dient hieraan toegevoegd te worden.	Verwerkt
FMN	Tarieven	Belangrijk dat appels met appels worden vergeleken. Als tegenover een prijsstijging staat dat er ook meer geboden wordt, is dit nog steeds winst als gevolg van aanbesteding. De efficientiewinst als gevolg van aanbesteding, biedt ruimte voor investeringen in kwaliteit of milieu. Betere kwaliteit en meer duurzaamheid zijn concrete voordelen van aanbestedingen die concreet benoemd moeten worden.	Tekst aangepast
DOVA	Personeel	Pagina II: toegenomen arbeidsproductiviteit als 'een effect dat als negatief wordt ervaren': verduidelijken door wie en waarom (in eerste instantie hoeft een toename van arbeidsproductiviteit zeker niet negatief te zijn, ook niet voor het personeel zijn. Vanaf welk moment en waarom is dat dan wel iets negatiefs?)	Verduidelijkt: door personeel/bonden
DOVA	Financien	Pagina II / III: hier de belangrijkste andere variabelen benoemen, namelijk (rijks)bezuinigingen op het OV-budget (absolute bezuinigingen en het niet-indexeren van de BDU) en politieke keuzes die in een aantal gevallen zijn gemaakt om bij gerealiseerde efficiencyvoordelen de winst hiervan (deels) in te zetten voor 'politieke lijnen'. Niet uit te drukken in reizigersaantallen, maar het diende wel andere lokale / regionale politieke doelen.	Verwerkt
FMN	Personeel	Die onrust wordt ook mede veroorzaakt door de NS die in overleg met vakbonden het personeel bepaalde garanties biedt die niet te handhaven zijn	Gaat niet over decentralisatie van spoor, maar OV in het algemeen dus vooral streekvervoerconcessies.
NS	Effecten reizigers	Er is voor wat betreft spoor voldoende informatie aanwezig over het gebruik bij overheden en vervoerders. het is NS niet duidelijk waarom die niet gebruikt wordt.	Opgenomen dat er in het algemeen een stijging is, vooral spoor
FMN	Effecten reizigers	Het effect op reizigers is concreet te benoemen. Er wordt een stijging van 10-15% behaald direct na aanbesteding. Uit diverse openbare bronnen vallen wel degelijk cijfers te halen en daarnaast is er ook het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer.	Toename in 1e jaar regiospoor genoemd, geen%
CROW-KpVV	Klantwaardering	Het effect op reizigers is natuurlijk wel goed zichtbaar in de klantwaardering	Opgenomen in tekst, beschtijving staat elders
NS	Coördinatie	Op deze pagina wordt gesproken over het ontstaan van coördinatieproblemen na opsplitsing: het past om toegankelijkheid hier als voorbeeld te noemen.	Toegankelijkheid genoemd
FMN	Coördinatie	FMN deelt deze mening. Wel vinden wij dat er verbetering valt te behalen in de afstemming tussen regionale vervoerders en het HRN. Een verplichting in de HRN concessie kan dit bewerkstelligen	Dit is een aanbeveling voor rekenig FMN. Niet overgenomen
FMN	Coördinatie	FMN begrijpt niet wat hier precies bedoelt wordt en wat het probleem is. Evenmin wordt duidelijk gemaakt hoe het probleem opgelost kan worden. Er wordt niet verwezen naar het Modelinformatieprofiel Openbaar Vervoer. FMN beveelt aan dit nader te onderzoeken.	Verwijzing naar MIPOV in voetnoot en in hoodtekst opgenomen

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
Dova	Inbesteden vs aanbesteden	Over mindere juridische risico's bij tussentijdse wijzigingen van inbestede concessies: ook hier: onderbouwing? Volgens mij zijn er bij zowel aanbestede als inbestede concessies geen voorbeelden van een dergelijke juridische aanvechting. Net zo theoretisch als bij aanbestede concessies: ook bij inbestede concessies kunnen derden (andere vervoerbedrijven) tussentijdse wijzigingen betwisten, bijvoorbeeld door te beargumenteren dat daarmee niet meer aan de eis van marktconformiteit wordt voldaan. Waarop is de uitspraak gebaseerd dat tussentijdse aanpassingen bij inbestede concessies eenvoudiger zijn? In de politieke context van inbestedingen is het tegendeel vaak het geval, en is het ook moeilijker om nakoming van de afgesproken concessievoorwaarden te handhaven. In algemeen goed om op te merken dat de politieke context waarin een inbesteding plaatsvindt, het proces om te komen tot heldere en scherpe concessieafspraken complexer maakt dan bij een aanbesteding.	Aangepast, er zijn issues, maar bij beide vormen van aansturing. Opmerking over politieke context opgenomen.
GVB	Inbesteden vs aanbesteden	De tucht van de markt en de dreiging van een aanbesteding leidt bij inbesteding ook tot voldoende prikkels om tot een verbeterde contractvorm te komen.	Staat elders
FMN	Inbesteden vs aanbesteden	Dit is wel erg summier en biedt weinig inzicht in de feitelijke dynamiek van inbesteding vs. aanbesteding en de praktijk. Als bijvoorbeeld gekeken wordt naar de inbesteding van het HRN dan is het blijkbaar nog niet zo gemakkelijk om zaken te wijzigen (denk aan doortrekken van Valleilijn van Amersfoort naar Utrecht). Ook kunnen onderhandse gunningen juridisch kwetsbaar zijn (bijvoorbeeld de onderhandse gunning van het internationale traject Amsterdam-Wenen aan NS. Er zijn vele voorbeelden van de NS die wijzigingen eveneens aangrijpt voor een heronderhandeling van voorwaarden. FMN is van mening dat dit vermeende nadeel van aanbestedingen niet opgaat.	Genuanceerd: aangegeven dat hiervoor geen bewijs is en de meningen verdeeld
DOVA	Inbesteden vs aanbesteden	Pagina IV: In algemeen goed om op te merken dat de politieke context waarin een inbesteding plaatsvindt, het proces om te komen tot heldere en scherpe concessieafspraken complexer maakt dan bij een aanbesteding.	genoemd
FMN	Inbesteden vs aanbesteden	Dit is wel erg kort door de bocht als aanbesteding met inbesteding wordt vergeleken. Zijn investeringsprikkels er dan wel bij inbesteding. Voor de hand ligt dat juist bij inbestedingen er een gebrek aan prikkels tot investeren is.	Genuanceerd: bij afloop van de concessie...
NS	Efficiency	Het is belangrijk onderscheid te maken tussen efficiency en productkeuzes. Geen vaste conducteur op een trein of een lager percentage reservematerieel zijn geen efficiencyverbeteringen omdat ze directe gevolgen hebben voor de reizigers (waarbij het uiteraard niet slechte keuzes hoeven te zijn). N.B.: dit punt speelt door het gehele document heen.	Hierover is discussie mogelijk, maar het klopt dat dit nog niet als verklarende factor is benoemd. Dit punt wordt elders geadresseerd
GVB	Efficiency	Dit is geen feitelijke onderbouwing en geeft alleen maar een subjectieve mening weer.	Nagegaan wordt of DO-cijfers en cases dit onderbouwen
NS	Efficiency	Op grond waarvan? Kennen ze de HRN cijfers? En is het wel efficiency of een gevolg van andere keuzes?	Hierbij wordt niet specifiek op HRN gedoeld, maar op de grote steden
NS	Efficiency	Zonder onderbouwing kunnen hier geen conclusies opgenomen worden, en kan hier ook niet iets als 'aannemelijk' neergezet worden.	Gaat niet over HRN
NS	Financien	NS neemt aan dat (zoals besproken in de klankbordgroep van 11 december) hierbij ook de effecten op de overheidsbijdragen in beeld worden gebracht.	Wordt geexpliciteerd
FMN	Effecten reizigers	Zie eerdere opmerking over de groei in het reizigersaantal direct na aanbestedingen. Die bedraagt 10-15%. FMN is van mening dat dit nader onderzoek behoeft en geadresseerd moet worden in het rapport.	Nieuwe cijfers van CROW-KpVV zijn toegevoegd. Effect is 6,2%
Dova	Effecten reizigers	Is de problematiek van verkeerd kunnen in- en uitchecken bij treinen gerelateerd aan het vraagstuk van aanbesteden, dan wel het vraagstuk van decentralisatie, of is dit gekoppeld aan de systematiek die gezamenlijk (Rijk en DO's) is gekozen bij de OV-chipkaart? Ons inziens het laatste.	Tekst genuanceerd
FMN	Level Playing Field	FMN is van mening dat naast de aandachtspunten, onderzoekers ook aandacht moeten besteden aan de oorzaken en mogelijke oplossingen: geen verplichting in HRN concessie voor afstemming die kan in de mid-term review worden opgelost, resp. gebrek aan open toegang tot data	Dat is een aanbeveling, dat is buiten de scope van het onderzoek
GVB	Effecten reizigers	Na de aanbesteding kwamen nieuwe bussen, meer toepassingen voor de reiziger.	Klopt, 'nieuw materieel' toegevoegd als belangrijke reden
FMN	Effecten reizigers	FMN vraagt zich of de resulaten en meetmethodes wel te vergelijken zijn. NS meet zelf en regionale vervoerder worden via KPVV gemeten. Het leidt tot een vertekend beeld om het HRN (incl IC's) vergelijken met regio-sprinters van andere vervoerders. Voor een goede vergelijking zouden sprinters van NS met regiolijnen vergeleken moeten worden.	Opmerking over vergelijkbaarheid toegevoegd in voetnoot
DOVA	Efficiency	Pagina V: dat zowel bij aanbestede als bij inbestede concessies en bij het hoofdrailnet de kosten zijn gedaald, zegt niets als onbekend is wat het startpunt is en in welke mate deze daling heeft plaatsgevonden. Graag waar mogelijk aanscherpen / verduidelijken.	Wordt zo mogelijk aangescherpt in financiele paragraaf

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
DOVA	Efficiency	dat zowel bij aanbestede als bij inbestede concessies en bij het hoofdrailnet de kosten zijn gedaald, zegt niets als onbekend is wat het startpunt is en in welke mate deze daling heeft plaatsgevonden. Graag waar mogelijk aanscherpen / verduidelijken. Bij de vergelijking tussen kostenontwikkeling in regionale concessies en hoofdrailnet zou het goed zijn om een kwantitatieve vergelijking te maken, met alle beperkingen en voetnoten van dien. Bijvoorbeeld: de DRU-prijs van een bus ging (met een bepaalde marge) van ongeveer X naar Y, die van een regionale treinkilometer (of rijtuigkilometer) van X naar Y, die van een treinkilometer (of rijtuigkilometer) op het hoofdrailnet van X naar Y etc.	Wordt zo mogelijk aangescherpt in financiele paragraaf
DOVA	Effecten reizigers	*Aandachtspunt is dat de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking niet overal hetzelfde is, ondanks dat hier concessie-overstijgende afspraken over zijn.* à Niet concreet wat wordt bedoeld, wel kwetsbaar en snel een politiek issue. Nodig om te verhelderen. Heeft vermoedelijk betrekking op regionale spoordiensten (NS biedt andere ondersteuning dan regionale vervoerders, heeft o.a. te maken met personeel op stations), want is bij 1e werksessie ook genoemd door belangenorganisatie.	Wordt aangescherpt
DOVA	Efficiency/aanbod	Pagina V. *Daarbij is een BDU-korting doorgevoerd, waarna de kosten van het OV nagenoeg gelijk zijn gebleven, onder uitbreiding van het aanbod*. Dat betekent dat wel de kosten per Dienstregelinguur (DRU) zijn gedaald à Als er een korting wordt doorgevoerd heb je geen extra budget ter beschikking en stijgen de kosten dus ook niet. Volgens ons zou je moeten zeggen dat korting ervoor heeft gezorgd dat aanbod op beschikbare budget is bijgesteld (dat is logisch bij een korting) en daarnaast vervoerders efficiënter zijn gaan werken (= lagere DRU-prijs). Volgens ons zou je ook op moeten nemen dat zonder BDU-korting er meer aanbod mogelijk was geweest (en vooral meer investeringsvolume, want daar bezuinig je als overheid het eerst op).	Wordt aangescherpt in financiele paragraaf
NS	Effecten reizigers	De samenvattende paragraaf over het effect op toegankelijkheid begint met een zin waarin wordt gesteld dat de toegankelijkheid is verbeterd. Weliswaar wordt daaraan toegevoegd 'maar vooral door richtlijnen,' maar in een onderzoek naar effecten van aanbestedingen wekt dit een verkeerde indruk. De afdronk is namelijk dat als effect van aanbesteden de toegankelijkheid is toegenomen.	We kijken naar de formulering
NS	Effecten reizigers	Als aandachtspunt wordt genoemd dat de toegankelijkheid niet overal hetzelfde is. De zorg is echter veel groter dan dat: de toegankelijkheid verslechtert soms na een aanbesteding (Merwede-Lingelijn bijvoorbeeld waar nu geen toegankelijk materieel meer rijdt).	We kijken naar de formulering
NS	Coördinatie	Voor wat betreft de opmerking over de genoemde 'concessieoverstijgende afspraken': dit gaat over het Besluit/Regeling Openbaar Vervoer (B/RTOV). Deze regelgeving functioneert op dit moment echter niet als een concessie-overstijgende afspraak. Terwijl deze regeling van kracht is, wordt toegankelijkheid door de verschillende concessiehouders heel verschillend ingevuld (zie ook p. 15 bullit toegankelijkheid en p. 18). Ook is er geen sprake van een *overleg* B/RTOV en er is al helemaal geen sprake van dat de betrokkenen de gemaakte afspraken en samenwerkingsverbanden koesteren (p. 19). Kortom: de omschrijving in het rapport is mooier dan hoe het er in de werkelijkheid aan toegaat.	We kijken naar de formulering
FMN	Coördinatie	Is hier een verschil tussen inbestedingen en aanbestedingen? Wat is de reden dat er concessieoverstijgende afspraken zijn, maar dat bij een aanbesteding die afspraken niet worden meegenomen? Is dit een effect van aanbesteden en hoort dit thuis in dit onderzoek?	We kijken naar de formulering
FMN	Effecten reizigers	FMN is het niet met deze stelling eens, omdat hij buiten beschouwing laat welke inspanning vervoerders met materieel, personeel en andere vormen van beschikbaarstelling van OV zich de laatste jaren getroost hebben om het OV voor iedereen toegankelijk te maken.	Het gaat om het effect. Opmerking opgenomen: 'ondanks inspanningen van vervoerders (...)'
FMN	Tarieven	Dit behoeft verdere uitwerking. Welke tarieven zijn met hoeveel gestegen? Gaat het hier voornamelijk om een stijging van de tarieven van NS? Tarieven kunnen ook niet los worden gezien van BDU's en het teruglopen van BDU's is hier niet in meegenomen.	Verwijzing naar BDU-korting opgenomen
GVB	Inbesteden vs aanbesteden	In 2006 (4 jaar na de eerste aanbestede concessie) was er nog geen sprake van inbestede concessies. Die zijn pas later ingegaan en hebben voor een grote inhaalslag gezorgd.	Dit gaat over 'nog niet aanbestede concessies, tekst aangepast
FMN	Inbesteden vs aanbesteden	Dit vergelijkt appels met peren, omdat de criteria die voor NS worden gebruikt, niet dezelfde zijn als die voor de regionale vervoerders. Evenmin zijn verschillen in infrastructuur en mobiliteit tussen randstad en de regio meegenomen (capaciteit op spoor, vervoersdruk en alternatieven via weg, etc.)	Dit gaat niet over de NS, maar over nog niet aanbestede concessies.
FMN	Tarieven	Zie ook eerdere opmerking. De simpele constatering dat het tarief stijgt, vertekent het beeld. Er staat namelijk ook stijging in kwaliteit en/of duurzaamheid tegenover op basis van een wens/eis van de overheid	Dat staat er ook als verklarende factor. Niet aangepast

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
NS	Efficiency	NS betaalt jaarlijks €10.1.c + 10.2.g aan gebruiksvergoeding en een concessieprijs van 10.1.c + 10.2.g Bij de start van de verzelfstandiging was er sprake van een forse exploitatiesubsidie (ook voor het deel wat nu het HRN is). Bij de regionale spoorconcessies is helemaal geen sprake van verbetering van de overheidsfinanciën (afgezien van beperke besparingsdoelstellingen). Inzicht in deze fundamentele andere keuze tussen rijksoverheid en decentrale overheden hoe om te gaan met efficiencywinsten is cruciaal, bv. om de ontwikkeling in aanbod tussen aanbestede en niet aanbestede concessies te kunnen duiden.	Beschrijving wordt toegevoegd aan financiele paragraaf
FMN	Efficiency	Dit behoeft nadere uitwerking. Zijn de kosten per eenheid in alle gevallen gedaald en in welke mate zijn de kosten dan gedaald. Is die daling dan ook vergelijkbaar met een daling bij aanbestedingen? FMN begrijpt dat de verhoudingsgetallen nader onderzocht moeten worden. Maar er zijn dus al wel cijfers beschikbaar op basis waarvan de conclusies kunnen worden getrokken?	Wordt zo mogelijk aangescherpt in financiele paragraaf
GVB	Efficiency	Zonder getallen is dit wel een beetje leeg statement: waar is het efficienter geworden, hoeveel en gedurende welke periode?	Wordt zo mogelijk aangescherpt in financiele paragraaf
DOVA	Inbesteden vs aanbesteden	Pagina VI: voor inbestede concessies geen effecten die direct verband hebben met aanbestedingen / marktwerking? Nee, maar indirect wel, want ook bij inbestede concessies is (onder dreiging van marktwerking) de arbeidsproductiviteit sterk gestegen. Voor een eerlijke vergelijking moet ook dat effect worden benoemd.	Opmerking toegevoegd bij antwoord vraag 4
DOVA	Personeel	Pagina VI over personeel. *In het streekvervoer per bus zijn voor het personeel een aantal effecten te onderscheiden. De prikkels om efficiency te verbeteren hebben geleid tot een toename van de werkdruk.* à Voor je het weet krijgen we deze als DO's terug op ons bordje. Formulering luistert dan wel nauw: Is het een toename van de werkdruk (zeker, maar al gauw met negatieve bijklank) of is het efficiënter werken en is daar destijds ook niet bewust voor gekozen? Daarnaast toevoegen dat personeel zaak is van de vervoerder, waar DO's als opdrachtgever volgens mij alleen aangeven dat je aan wet en CAO dient te houden.	tekst aangepast in 'De prikkels om efficiency te verbeteren hebben geleid tot een toename van de arbeidsproductiviteit, dit wordt in ieder geval door een deel van het personeel ervaren als een toename van de werkdruk.
DOVA	Personeel	Pagina VI: leidt aanbesteding tot onveilige situaties door onervaren spoorpersoneel, of is dit bijvoorbeeld het gevolg van een te krappe implementatieperiode (c.q. periode waarin bekend is welk NS-personeel overgaat) waardoor een nieuwe vervoerder te weinig tijd heeft om nieuw personeel te werven? En: wat is de relevantie van de mededeling dat er sprake is van eenmansbediening en het rijden van dezelfde trajecten? Uit onderzoek komt blijkbaar geen effect voor reizigers (bron: Freek Bos)	De onderzoeksvraag is welke effecten zich voordoen. Dit is een effect dat we waarnemen. Overigens zonder waardeoordeel of dit/hoe goed of slecht dit is.
NS	Personeel	Hier wordt het begrip "direct" wel heel erg eng toegepast. De werkdruk van het rijdend personeel van NS (bv. uitgedrukt als de tijd dat ze tijdens een dienst op de trein zitten) is sterk gestegen. Hier is een direct verband met (dreigende) marktwerking.	Dat klopt, maar bij deze vraag gaat het om de effecten voor het personeel. In nieuwe versie is de verwijzing naar NS komen te vervallen.
NS	Personeel	Heeft ook met variatie in het werk te maken.	verwerkt
FMN	Personeel	Bij een dergelijke verandering is het niet meer dan normaal dat er enige spanning en onzekerheid optreedt. De effecten die worden genoemd zijn met name korte termijn effecten. De vraag is of op langere termijn er nog substantiele, relevante effecten zijn. Gezien de duur van een concessie van 15 jaar moet met name naar de lang termijn en niet overwegend naar aanloopeffecten worden gekeken.	Ook op langere termijn gaan weinig (directe) personeelsleden over van NS naar regionale vervoerders.
NS	Effecten reizigers	De samenvattende paragraaf over het effect op toegankelijkheid begint met een zin waarin wordt gesteld dat de toegankelijkheid is verbeterd. Weliswaar wordt daaraan toegevoegd 'maar vooral door richtlijnen,' maar in een onderzoek naar effecten van aanbestedingen wekt dit een verkeerde indruk. De afdronk is namelijk dat als effect van aanbesteden de toegankelijkheid is toegenomen. Als aandachtspunt wordt genoemd dat de toegankelijkheid niet overal hetzelfde is. De zorg is echter veel groter dan dat: de toegankelijkheid verslechtert soms na een aanbesteding (Merwede-Lingelijn bijvoorbeeld waar nu geen toegankelijk materieel meer rijdt). Voor wat betreft de opmerking over de genoemde 'concessieoverstijgende afspraken': dit gaat over het Besluit/Regeling Openbaar Vervoer (B/RTOV). Deze regelgeving functioneert op dit moment echter niet als een concessie-overstijgende afspraak. Terwijl deze regeling van kracht is, wordt toegankelijkheid door de verschillende concessiehouders heel verschillend ingevuld (zie ook p. 15 bullit toegankelijkheid en p. 18). Ook is er geen sprake van een overleg B/RTOV en er is al helemaal geen sprake van dat de betrokkenen de gemaakte afspraken en samenwerkingsverbanden koesteren (p. 19). Kortom: de omschrijving in het rapport is mooier dan hoe het er in de werkelijkheid aan toegaat.	We kijken naar de formulering
NS	Effecten reizigers	Het ging in de klankbordgroep ook over deze passage. Stelling van FMN was dat dit punt sterker aangezet zou moeten worden. Wat NS betreft moet dit punt juist verwijderd:	We kijken naar de formulering

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
NS	Personeel	De passage over 'het moeilijk aan te tonen dat personeel van NS bij een specifieke spoordienst hoort' klopt namelijk niet. NS levert gewoon een lijst aan met mdw die over gaan. Medewerkers hebben in het verleden ook de keuze gekregen om bij NS te mogen blijven, en veel medewerkers hebben daarvan inderdaad gebruik gemaakt. Het is echter niet zo dat we niet konden aanwijzen wie bij een specifieke concessie mee over zou gaan. De uitspraak in het rapport is alleen gebaseerd op ervaringen van andere belanghebbenden.	Verwerkt
Dova	Onveilige situaties	Pagina VII over onveilige situaties: *"Het gevolg is dat de regionale vervoerders moeite hebben om tijdig ervaren personeel te werven voor een nieuwe concessie. Uit onderzoek van de ILT blijkt dat dit tot onveilige situaties kan leiden."* à Dit is wel een heel snelle (onterecht) generieke conclusie. Er wordt gedoeld op roodlichtpassages bij overgang van concessies van NS naar regionale spoorvervoerder. Nu lijkt het net alsof dat generiek lijdt tot veiligheidsissues. Er gaat hier veel meer achter schuil (ligt een rapport van ILT achter en is recent afspraak over geweest eind oktober). Daarnaast is er bij de overgang van regionale vervoerder naar regionale vervoerder tot nu toe geen probleem.	- Het doet zich voor, dat constateert ILT. - Dat het snel weg is, neemt niet weg dat het gebeurt - Bij NS is onervarenheid minder aan de orde door andere opleiding - Voor buschauffeurs speelt het inderdaad ook volgens focusgroep. Zouden we nog op kunnen nemen.
Dova	Onveilige situaties	ILT heeft het over veiligheid in het algemeen en noemt STS-passages inderdaad wel als potentieel gevaarlijk, maar niet exclusief. Bovendien is het geen conclusie en zeker geen generieke.	
FMN	Onveilige situaties	Dit effect is heel snel weg, als het zich al voordoet. ter vergelijking: hetzelfde geldt voor onervaren machinisten bij de NS. En voor alle onervaren buschauffeurs in NL, ongeacht waar ze werken	
Dova	Aansturing	Pagina VIII: hier wordt een verband gesuggereerd tussen grootte van een concessie en de mate waarin deze juridisch aangevochten wordt. Ook hier: onderbouwing? Ons beeld is immers dat er altijd sprake was van juridische geschillen, volgens mij al begonnen bij de eerste aanbesteding van de stadsdienst Leeuwarden rond 2001 (toch niet de allergrootste…)	Dit beeld is aangepast/genuanceerd. We hebben geen exacte cijfers. Meningen van betrokkenen zijn verdeeld.
Dova	Aansturing	Pagina VIII: *"Het besef van het belang van een adequate monitoring is in de loop der jaren toegenomen en concessiemonitoring (de toezicht en handhaving van de concessievoorwaarden) heeft zich gaandeweg ontwikkeld in de richting van een professionelere aanpak. Toch lijken de houdingen nog sterk te verschillen tussen overheden."* à Laatste zin: Wat wordt precies bedoeld?	Er zijn verschillen tussen overheden. Zie ook opmerkingen elders in het rapport
Dova	Aansturing	Pagina VIII: hier wordt gesuggereerd dat DO's vooral sturen op kostprijs. Dit moet genuanceerd worden: veel kwaliteit wordt vooraf al vastgelegd in Programma's van Eisen (die niet voor niets steeds dikker werden). Vervolgens werd de belangrijkste variabele de kostprijs: benodigde subsidie dan wel het aantal DRU's/ DIRK's voor de vooraf beschikbaar gestelde subsidie. Bovendien wordt ook gestuurd op andere zaken, zoals reizigersopbrengsten en klantwaardering (o.a. door bonus-malusregelingen).	We kijken naar de formulering
Dova	Aansturing	Pagina VIII: *"Een ontwikkeling in de richting van mobiliteitsconcessies is in een paar gebieden waar te nemen maar heeft tot op heden nog niet geleid tot onverdeelde successen."* à Alles wat je aan innovatie doet, heeft tijd nodig om goed en vertrouwd te raken en daarbij heb je ook knelpunten. Vind de duiding nu wat te negatief	We kijken naar de formulering
FMN	Aansturing	FMN vindt het van belang dat hier specifiek wordt ingegaan op de positie van regionale overheden. Door de kennis van regionale overheden en de geringere afstand tot de dienstverlening en de klant is de kwaliteit van monitoring hoger.	We kijken naar de formulering
NS	Aansturing	Uit deze paragraaf blijkt dat sturing en contractering zelfs bij relatief eenvoudige concessies al heel lastig is, dat zou wel wat explicieter vermeld mogen worden.	Dat is niet de strekking van de paragraaf
FMN	Aansturing	FMN deelt deze mening niet en vraag zich af op basis van welke objectieve criteria deze conclusie is getrokken. Er zijn al vele innovaties geweest in openbaar aanbestede concessies waaraan geen aandacht lijkt te zijn besteed in het onderzoek.	We kijken naar de formulering
NS	Aansturing	Opvallend dat het antwoord alleen gaat over aanbestedingen terwijl de vraag die inperking niet kent --> uitbreiden is dus nodig	Toegevoegd: ook de overheden die hun concessies hebben inbesteed sturen overigens op een verbetering van de kostprijs, van de dienstverlening en innovaties.
FMN	Aanbod	FMN onderschrijft deze conclusie. Tegelijkertijd is het belang dat niet alleen naar de algemeenheid wordt gekeken, maar juist naar specifieke verbeteringen in kwaliteit waaronder ook verduurzaming de vloot, hogere frequentie en betere aansluitingen. Dergelijke verbeteringen zijn aan de orde van de dag bij aanbestedingen en zouden specifieker moeten worden benoemd in het onderzoek.	Dit valt wat ons betreft onder de kwaliteit en kwantiteit van het aanbod
Dova	Aansturing	Pagina IX: verband tussen groter wordende concessies en afnemende concurrentiedruk: ook hier: onderbouwing? Volgens ons wordt het tegenovergestelde namelijk ook wel eens betoogd, namelijk dat kleine concessies voor vervoerders minder interessant zijn, en vooral niet voor mogelijke buitenlandse toetreders.	Opmerking opgenomen over relatief hoge kosten van kleine concessies en onaantrekkelijkheid voor grote buitenlandse partijen

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
FMN	Aansturing	Wordt dit dan ook gestaafd met feiten over de complexiteit van aanbestedingen en het aantal deelnemers? Er is namelijk ook een tegengestelde effecten, nl. hoe kleiner de aanbesteding hoe lager de kans dat je je kan onderscheiden en hoe minder aantrekkelijk de aanbesteding is vanuit bedrijfs-economisch perspectief	Zie vorige opmerking
FMN	Level Playing Field	In het rapport staat nu alleen voldoende voorbereidingstijd aan de kant van de overheid genoemd. In aanvulling daarop wil FMN benadrukken dat concurrentie bij een aanbesteding alleen mogelijk is als partijen effectief met elkaar kúnnen concurreren, dus als er een gelijk speelveld is.	Dit volgt in de analyse van structuur-gedrag-prestaties
FMN	Aansturing	In de HRN-concessie zijn weinig prestatieverplichtingen terug te vinden; er is dus geen kenniswisseling geweest met de regioconcessies. Het gevolg is dat het publieke belang daar gekaderd wordt door het private belang van NS, terwijl in de regioconcessies het publieke belang gedefinieerd wordt door de eisen en wensen, waarna een vervoerder de keuze heeft om die eisen en wensen wel of niet te accepteren - maar in alle gevallen die eisen wel moet volgen, als hij wél inschrijft.	Dit kunnen we niet staven
CROW-KpVV	Aansturing	“toen ingevoerde decentralisatie” suggereert dat met de Wet personenvervoer 1-1-2001 de decentralisatie plaatsvond. Dat is niet juist. Het is 1995 en 1996 voor de zeven kaderwetgebieden, in 1996 kregen twee noordelijke provincies de bevoegdheid bij experiment en 1998 voor alle provincies (wijziging van de oude Wet Personenvervoer (toen nog met hoofdletter P).	Tekst aangepast
FMN	Level Playing Field	NS is hier op geen enkele manier aan geboden. Dit gebeurde ook in Limburg, waar dat NS in een bevoordeelde positie plaatste en leidde tot een ongelijke behandeling door NS van NS en diens concurrenten. Data is bovendien essentieel voor MaaS, dit is niet benoemd	Level Playing Field komt aan de orde in de analyse van structuur-gedrag-prestaties
NS	Coördinatie	Vraag 11: de vraag gaat enkel uit van de positieve benadering. Terwijl meerdere vervoerders ook leidt tot meer afstemming etc. (deze argumenten komen later in het stuk wel aan de orde, maar verdienen ook hier een plek	Deze vraag gaat over ‘kansen’, niet over bedreigingen of risico’s. Die komen elders aan bod.
NS	Inbesteden vs aanbesteden	Nogal vaag verhaal zonder te kijken naar verschil tussen aanbestede en niet aanbestede concessies. Je ziet vaak bv. bij de OV-chipkaart dat het juist de vervoerders met onderhands gegunde concessies zijn die in the lead zijn (wat ook logisch is, maar wel een belangrijk gegeven). Daarnaast zie je dat veel van de innovaties bij de toeleveranciers zitten (bv. de ontwikkeling van milieuvriendelijker bussen). Objectieve vergelijking tussen aanbesteed en niet aanbesteed is dus nodig. Zie ook gespreksverslag met NS over concessieoverstijgende onderwerpen.	Wordt nagegaan
FMN	Inbesteden vs aanbesteden	FMN is daarom van mening dat het HRN aanbesteed moet worden. Op het HRN vindt nu geen innovatie plaats en geen sturing en instrumenten om de exploitant uit te dagen daar verandering en tempo in te brengen.	Mening is voor rekening FMN. Aanbevelingen vallen buiten de scope van het onderzoek
FMN	Coördinatie	Het ontbreekt binnen de HRN-concessie aan prikkels om tot marktbrede samenwerking te komen, inclusief datadeling of belang van de reiziger die gebruik maakt van meerdere modaliteiten om van a tot b te komen. Dit leidt tot een plicht tot samenwerking met andere vervoerders, waardoor de reiziger door innovatieve diensten gebruik kan maken van meerdere modaliteiten.	Deze vraag gaat o.i. niet over het HRN
NS	Level Playing Field	Antwoord op de vraag 14, de aandacht die wordt gevraagd voor het gelijk speelveld. De ACM heeft recent geconcludeerd dat: Uit onze inventarisatie blijkt dat de huidige beheersmaatregelen grotendeels toereikend zijn om de risico’s te ondervangen. Op een paar punten zien we mogelijkheden om de maatregelen aan te scherpen of aan te vullen. Het hier genoemde punt is hier geen onderdeel van. Daarbij komt dat een groot deel van de potentiele inschrijvers ook een moederbedrijf hebben die een onderhands gegunde concessie hebben (DB, SNCF). Gelet op de regels van de WP2000 e.d. kan NS ook geen gebruik maken van haar onderhands gegunde concessie (zie ook ACM over kruissubsidie).	Wordt nagegaan
FMN	Level Playing Field	Op het punt van datadeling is een monopolie ontstaan door de Joint-venture van NS en de stadspartijen. Hier dient het rijk in te grijpen.	Aanbevelingen vallen buiten de scope van het onderzoek
FMN	Coördinatie	Evenals waar het gaat om de doorlopende claim van NS om schade om zo doorrijden/voorstellen die goed zijn voor de reiziger te blokkeren, om verplichtende samenwerking (NS nu geen prikkel of plicht) etc… Dat het functioneert, wil niet zeggen dat het optimaal functioneert: het kan beter en daar zou ook naar gestreefd moeten worden.	Aanbevelingen vallen buiten de scope van het onderzoek
FMN	Coördinatie	Bij de HRN-concessie heeft FMN meer opmerkingen gezet: De samenwerkingsverplichting, het gebrek aan daadkracht van I&W om NS te dwingen en autonome neiging om te monopoliseren (zie bv. Rivier) te tacklen, plus gebrek aan plicht tot deling data reizigers en opbrengsten bij decentralisaties.	Wordt nagegaan
FMN	Level Playing Field	FMN constateert dat dit bij het creëren van een gelijk speelveld onvoldoende gebeurd. Dit is te zien bij de situatie in Limburg, waarbij het ministerie de regels met moeite wilde aanscherpen. Daarnaast wordt de quickscan van ACM wordt als irrelevant bestempeld, omdat er geen sprake zou zijn van een machtspostie.	Wordt nagegaan

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
Dova	Coördinatie	Pagina XII: de opmerking over meer gewenste uniformiteit op het gebied van toegankelijkheid klinkt logisch, maar kan voor consumentenorganisaties ook negatief uitpakken. Concreet voorbeeld bij de MRDH: 3 vervoerders (RET, HTM en CXX) moesten voldoen aan de landelijke richtlijnen wat betreft toegankelijkheid. Twee van de drie gingen uit zichzelf verder dan dat, en stonden ook elektrische rolstoelen in hun bus toe. De derde, HTM, hield vast aan de landelijke richtlijn maar kreeg (doordat reizigers een vergelijking maakten met RET en Connexxion) hierover een negatieve pers. Sterker sturen op uniformiteit kan er toe leiden dat 'de zwakste schakel' bepalend wordt, dus dat in deze situatie alle vervoerders de 'strakke' landelijke lijn hadden vastgehouden en dus geen elektrische rolstoelgebruikers toegestaan zouden hebben.	Wordt nagegaan
Dova	Effecten reizigers	Pagina XII: aanscherpen wat bedoeld wordt met 'basisvoorzieningen'. Bij concurrentie op aantal DRU's / DIRK's kunnen vervoerders zich namelijk wel degelijk onderscheiden door extra vervoer te bieden, juist op tijden en plaatsen waar de vervoervraag geringer is (maar vervoeraanbod soms politiek wel wenselijk wordt geacht, zie eerdere opmerking hierover). Afhankelijk hoe je 'basisvoorziening' precies definieert worden hier wel degelijk 'bonuspunten verdiend door een hoger niveau van voorzieningen aan te bieden'.	Tekst aangepast
NS	Effecten reizigers	In het antwoord op vraag 15 komt toegankelijkheid aan de orde. Hier wordt (gelukkig) expliciet gesteld dat verschillen in de basisvoorziening voor toegankelijkheid voor klanten een probleem zijn. Ook op pagina 11, laatste alinea, wordt toegankelijkheid expliciet genoemd als een 'wezenlijke kwaliteit' van vervoer voor reizigers. Goed om dit punt te benadrukken en bij voorkeur nog wat verder aan te zetten. Reizen met een beperking wordt door verschillen in de basisvoorziening voor toegankelijkheid in sommige gevallen namelijk zelfs onmogelijk ('lastiger maken' is dan een understatement). Een illustratief voorbeeld in dit kader is dat regiovervoerders geen reisassistentie aanbieden voor mensen met een visuele beperking (= begeleiding door het station). Bovendien is het door de verschillende basisvoorzieningen vaak niet meer mogelijk om te overzien waar welke regel geldt: NS hanteert bv een uur aanmeldtijd voor assistentieverlening, regiovervoerders hanteren regelmatig een langere aanmeldtijd.	Wordt nagegaan
NS	Effecten reizigers	Laatste regel van punt 15: doordat de aanbestedende overheden toegankelijkheid niet nader specificeren (i.t.t. IenW in de HRN-concessie)) bepaalt uiteindelijk de regiovervoerder de basisvoorziening voor toegankelijkheid.	Wordt nagegaan
FMN	Level Playing Field	FMN constateert dat dit bij het creëren van een gelijk speelveld onvoldoende gebeurd. Dit is te zien bij de situatie in Limburg, waarbij het ministerie de regels met moeite wilde aanscherpen. Daarnaast wordt de quickscan van ACM wordt als irrelevant bestempeld, omdat er geen sprake zou zijn van een machtspostie.	Wordt nagegaan
FMN	Effecten reizigers	FMN vraagt zich af waar deze normenhiërarchie op gestoeld is.	Reizigersorganisaties hebben dit aangegeven, sluit aan bij de piramide van Maslow. Tekst aangescherpt
FMN	Effecten reizigers	Dit kan de aanbestedende overheid aan eisen stellen bij de concessie. Ook toegankelijkheid en mobiliteit in de brede zin komen hier niet aan de orde.	Bedoeld zijn basisvoorzieningen in termen van frequenties, reisinformatie etc.
GVB	Inbesteden vs aanbesteden	Dit is het nadelige effect van aanbesteden. De inschrijver zet alle middelen in op het verkrijgen de meeste punten en daarmee het vergroten van de winstkans. Bij een inbesteding geldt dit niet, daar zoeken partijen samen naar de juiste balans.	Dit oordeel delen wij niet. Indien de balans goed in PvE wordt opgenomen, dan kan de uitkomst van de aanbesteding een prima maatschappelijk resultaat opleveren.
Dova	Personeel	Pagina XIII: is bij '*plezierige werkomstandigheden*' een kwantitatieve onderbouwing te geven, bijvoorbeeld tevredenheidsonderzoeken in de afgelopen 25 jaar (ook al vóór de Wp2000) bij verschillende vervoerders? Nu blijft het hangen bij de (blijkbaar niet onderbouwde) stellingen over negatieve impact van arbeidsproductiviteitsverhogingen, zie pagina II.	Kwantitatieve onderbouwing niet mogelijk doordat vervoerders tevredenheidsonderzoeken niet delen. In onze ogen staat hier geen stelling over de negatieve impact verhoogde arbeidsproductiviteit. Er staat dat alle belanghebbende plezierige werkomstandigheden beschouwen als een basisvoorwaarde. Er staat niet dat dat niet aan deze basisvoorwaarde voldaan wordt.

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
FMN	Stelselverantwoordelijkheid	De uitvoering van stelselverantwoordelijkheid kan hier aanzienlijk worden verbeterd. Dit kan door het delen van data uit TRIAS, dat NS en stadsbedrijven willen voorkomen. De Kamer vroeg dit van het kabinet via een motie, maar dit is momenteel nog steeds niet geregeld, met negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid en behoud van het waterbedeffect.	Wordt nagegaan
FMN	Personeel	FMN wil ook dat het ministerie het voortouw neemt in het reisverbod. Zonder een wettelijke basis hiervoor kunnen regiovervoerders niets doen om de sociale veiligheid van het personeel te verbeteren.	Tekst aangepast/aangevuld.
FMN	Effecten reizigers	Dit zijn twee verschillende vragen. Daarnaast staat hierboven dat de reiziger niet persé geeft om verschillen in basisvoorzieningen. Waarom zouden die dan geuniformeerd moeten worden? Uniformering leidt ook dat concurrerende elementen (heterogeniteit in aanbod) hierdoor worden afgewend; dat leidt tot prijsaanbestedingen. Regionale overheden kunnen zelf goed inschatten wat de regionale behoeften zijn en kunnen concessies hierop aanpassen. Informatievoorziening van de voorzieningen in het OV zouden afdoende moeten zijn.	Opmerking toegevoegd dat dit een aandachtspunt is
FMN	Effecten reizigers	FMN vraagt zich af waarom je deze waarborging moet willen. Zie daarvoor de vraag hierboven. Via Coördinatie van de rijksoverheid en afstemming tussen regionale overheden kan uniformiteit (indien gewenst en opportuun) wel degelijk worden gewaarborgd.	Antwoord toegevoegd, spanningsveld benoemd.
NS	Inbesteden vs aanbesteden	Het is bij de vragen 20 en 21 ook van belang om te kijken of er een verschil is tussen wel en niet aanbestede concessies. Bv. bij OV-betalen blijkt het veel lastiger om bij aanbestede concessies tot afspraken te komen tussen overheid en vervoerder dan bij niet aanbestede concessies. Zonder deze vergelijking is dit het antwoord niet volledig.	Deze vergelijking is in het kader van dit onderzoek niet te maken. Er zijn op een aantal punten wel 'issues' die we benoemen. Maar deze zijn waarschijnlijk op verschillende manieren op te lossen. Daarover lopen de meningen uiteen.
FMN	Coördinatie	Bij NS zijn er géén verplichtingen in de HRN-concessie om tot samenwerking te komen rondom concessieoverstijgende onderwerpen. Dit zou bij de MTR gewijzigd moeten worden. Dit heeft FMN aangegeven in het kader van de MTR-bespreking met InnoV. Zolang er geen middel bestaat om de NS te prikkelen tot samenwerking, blijft het belang van NS bovengeschikt aan het gewogen, concessieoverstijgende belang van de reizigers en vervoerders.	Er is een aantal 'issues' maar de meningen over hoe die het beste zijn op te lossen en wie daarvoor aan de lat staat zijn verdeeld. Wij kunnen hierover geen uitspraak doen.
Dova	Coördinatie	Pagina XIV: het benoemen van de thema's waarop DO's afspraken maken in combinatie met de constatering dat op vrijwel alle thema's issues spelen, suggereert dat er maar weinig terecht komt van het maken van goede afspraken. Nuanceren / verduidelijken: is er op genoemde thema's veel bereikt, ook al zijn er op sommige (volgens mij toch niet alle?) thema's nog onopgeloste issues. Ook hier de nuancering maken dat bij sommige issues (bijvoorbeeld niet-enkelvoudig inchecken bij meerdere treinvervoerders) decentralisatie en/of aanbesteding niet de oorzaak van het issue is. Zie bv. ook voortgangsrapportages van NOVB.	Wordt nader bezien
FMN	Coördinatie	FMN herkent deze issues en ook het feit dat oplossingen niet altijd makkelijk en direct te realiseren zijn. Dat heeft overigens niet direct met aanbestedingen te maken. FMN is wel van mening dat met een heldere focus op de belangrijkste problemen het wel degelijk mogelijk is om tot oplossingen te komen.	Geen actie vereist
H1 Inleiding			
NS	Onderzoeks-aanpak	Waarom deze keus? Bij het spoorvervoer is de verzelfstandiging (en het decentralisatieproces) al eerder ingezet. De bepaald niet onbelangrijke gevolgen hiervan worden nu buiten beschouwing gelaten.	Dit is een keuze geweest bij de formulering van de Onderzoeks-aanpak. Waar relavnt verwijzen we echter ook naar voorgaande periodes.
H2 Onderzoeksverantwoording			
GVB	Onderzoeks-aanpak	De cases zijn onderzocht per werkpakket. Om te voorkomen dat de onderzochte casuïstiek voor een verkeerde conclusie wordt gebruikt, is het raadzaam om aan te geven welke casus voor welk werkpakket is gebruikt.	Tekst aangevuld.
GVB	Onderzoeks-aanpak	Het is helder dat de relatie niet kan worden onderbouwd. Dit brengt het risico met zich mee dat iedere afzonderlijke lezer het rapport naar eigen inzicht gaat interpreteren, of zinsnedes uit context gaat trekken. Hoe gaan jullie borgen dat dit niet gebeurt?	Helaas is strategisch gebruik van onderzoek eerder regel dan uitzondering. Wij kunnen niet borgen dat dat niet gebeurt. Conclusies en statements in het rapport zijn alleen geldig indien zij in de juiste context en met de juiste nuance worden gebruikt.

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
GVB	Onderzoeks-aanpak	De formele status van de klankbordgroep vermelden.	Beschrijving klankbordgroep is aangevuld met 'De analyses en conclusies zijn voor rekening van de onderzoekers en worden niet noodzakelijkerwijs onderschreven door alle leden van de klankbordgroep', Conform bespreking eerste klankbordgroep (zie verslag).
H3 Van overheidsbedrijf naar private dienstverlening			
Dova	Achtergronden	P6 (H 3): zijn er geen cijfers (aantal reizigers, reizigerskm's etc.) van de situatie vóór de invoering van de WP2000? Dat geeft het grootste effect weer van aanbesteden en inbesteden.	Er is geen eenduidige bron waarover geen discussie is.
CROW-KpVV	Achtergronden	Vervang 'Van oudsher' in "In de jaren negentig'. Van oudsher (1600 tot 1960/1970) waren vervoerondernemingen namelijk gewoon particulieren die een boterham probeerden te verdienen met het vervoeren van mensen. Zonder subsidies en zonder overheidsaandelen, NS uitgezonderd (sinds 1939 geloof ik).	Aangepast
NS	Achtergronden	De verzelfstandiging van NS kwam voort uit nieuwe Europese regels uit 1991 en niet uit de WP2000	Verwijzing naar NS hier geschrapt
Dova	Achtergronden	P8 Alinea 'economische theorie' nodig?	Geeft o.i. de beoogde werking goed weer
NS	Achtergronden	In de analyse wordt niet opgenomen dat door de wettelijke bepalingen en dergelijke er juist regulering wordt opgelegd aan de vervoerders (ook NS). Dit zorgt ervoor dat de genoemde negatieve effecten niet zullen optreden. De natuurlijke monopolist wordt gereguleerd.	Dat klopt, o.i. is dat ook de beschrijving. Het introduceren van een vorm van marktwerking kan niet zonder regulering. Maar ook een natuurlijk monopolist kan worden gereuleerd, zonder de introductie van marktwerking.
NS	Achtergronden	Dit geldt eigenlijk alleen voor treinvervoer	Toegevoegd "Dit geldt vooral voor het spoor, maar in mindere mate ook voor andere modaliteiten."
NS	Achtergronden	Er is een grote tweedehands busmarkt.	Dat staat in de subparagraaf onder het kopje *Infrastructuur versus exploitatie: verticale splitsing*
NS	Achtergronden	of een dreigende concurrentiesituatie	(dreigende) toegevoegd
NS	Achtergronden	De notie dat de overheid over onvoldoende informatie zou beschikken lijkt ons onjuist. Het is juist de overheid dat alle door haar gewenste informatie kan opvragen, zij is als concessieverlener daartoe bevoegd. Zij heeft dus bij uitstek de mogelijkheid om goed te reguleren.	Dat kan in theorie, de praktijk laat iets anders zien. Een van de oorzaken is dat monitoring intensief is en veel kennis en context vereist. Kennis en context die de vervoerde heeft vanuit de dagelijkse operatie, maar de overheidsfunctionaris mist. Overigens zijn er belangrijke verschillen tussen de overheden.
NS	Achtergronden	Dit hoeft in zijn algemeenheid niet te gelden. Hangt af van complexiteit, risico's en werkelijke marktspanning. Deze elementen kunnen tot hoge kosten bij de overheid leiden of ongunstige biedingen. Bij relatief eenvoudige busconcessies zal het over het algemeen wel waar zijn. Graag dus deze verwachting aanpassen in de formulering.	Voetnoot opgenomen
NS	Achtergronden	Eerste alinea, juist de informatietoegang wordt geregeld door de WP2000 en bij een aanbesteding door de aanbestedende dienst, deze stelt alle informatie beschikbaar die nodig is om op een aanbesteding in te schrijven.	Correct, maar deze alinea gaat over aandachtspunten bij de overgang naar Wp2000, niet hoe dit nu is geborgd en werkt in theorie en praktijk
NS	Achtergronden	Dat voordeel betekent overigens lang niet altijd dat zijn kans om te winnen groter wordt (de "winners-curse' is veelvuldig zichtbaar).	Dat kan ook betekenen dat de winnende partij te scherp inschrijft...

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
NS	Achtergronden	De oorspronkelijke WP2000 had voor het deel marktwerking uitsluitend betrekking op het stad- en streekvervoer. Het spoor is pas per 1-1-2005 d.m.v. de Concessiewet Spoor (een wijzigingswet op de WP20000) volledig onderdeel van de WP2000. Om de beleidsdoelen goed te begrijpen, in het bijzonder voor het HRN, is het dus belangrijk om ook naar de Concessiewet Spoor te kijken en de Toelichting daar op. Dit lijkt niet gebeurd te zijn, waardoor er een onvolledig beeld ontstaat. In de Concessiewet Spoor is voor het HRN nadrukkelijk de onderhandse gunning als (voorkeurs)instrument open gelaten.	Verwijzing naar concessiewet spoor wordt opgenomen
NS	Personeel	Artikel 37 is ook van toepassing op indirect personeel	Verwerkt
NS	Personeel	tot een individu. Wel herleidbaar tot een standplaats. Zie ook opmerking op VI; het klopt dus niet zoals het er nu staat.	Verwerkt
NS	Personeel	NS CAO blijft van toepassing tot einde looptijd.	Verwerkt
NS	Personeel	Dit gold expliciet niet voor het spoor (in Besluit Personenvervoer was/is precies geregeld welke artikelen wel en niet van toepassing zijn op spoorvervoer.	Wordt aangepast
H4 Implementatie van marktwerking in het OV			
GVB	Achtergronden	Deze vorm is al lange tijd (rond 2003) komen te vervallen. De huidige concessie is in 2012 ingegaan en hierin is een afspraak gemaakt over de daling van de subsidie per jaar. Hiermee is de prikkel bij de vervoerder neergelegd om meer reizigersopbrengsten te genereren, de klanttevredenheid te verhogen en de kosten te verlagen.	Tekst over opgenomen
NS	Coördinatie	Zie algemene opmerking in overall wordbestand: graag helder maken dat het veel inspanning kost en er wel degelijk rafelrandjes zijn. Zie ook specifieke input mbt toegankelijkheid.	Wordt aangepast
Dova	Coördinatie	P21 – 23: Bij verschillende 'issues' lijken de klepel en de klok gescheiden te zijn gebleven: o Betalen en verdelen (bedoeld wordt tarieven?); o Reispatronen (reizigersdata) en MaaS, dat heeft wel iets met elkaar te maken, maar zijn twee aparte onderwerpen en gaan (MaaS) soms niet (alleen) over data, o Duurzaamheid: Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) wordt gemist; o Kwaliteit en innovatie gaat deels over reisinformatie;o Sociale veiligheid: vernieuwing convenant (net bestuurlijk geaccordeerd, dd. 11 december) wordt gemist; Overigens is sociale veiligheid juist 'uit de aanbesteding' gehaald (apart budget beschikbaar) en zou dus geen onderwerp in dit kader moeten zijn. o Werken aan één samenhangend ov systeem voor de reiziger is een thema voor de stelselverantwoordelijke of voor samenwerking?	Teksten aangepast
NS	Coördinatie	het lijkt nu alsof dat voor alle klanten gaat gelden, wat niet correct is. Het wordt mogelijk bij bepaalde betaalwijzen.	Wordt aangepast
NS	Coördinatie	Het lijkt er op dat niet iedereen begrijpt (of wil begrijpen) wat het platform inhoudt. Daarnaast speelt het toevallig even tijdens de uitvoering van dit onderzoek. Wel erg zwaar aangezet als issue en bovendien suggestief door de zin over % van de markt dat NS en stadsvervoerders hebben. Verder is de kritiek in deze fase niet gebaseerd op concrete zaken (dat kan ook nog niet), en wordt het dus wat speculatief. Graag anders formuleren.	Wordt nader bezien
NS	Coördinatie	Wat hier vooral genoemd wordt door partijen is de eigen regels rond begeleid reizen.	Wordt nader bezien
NS	Coördinatie	Er wordt aangegeven dat dat er op toegankelijkheid maar één taai issue speelt, namelijk de invulling van reisassistentie. Helaas is deze conclusie veel te beperkt. De lijst met taaie issues is veel langer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het (niet) aanbieden van toegankelijke kaartautomaten (zie de Kamervragen die hier recent over zijn gesteld).	Wordt nader bezien
NS	Coördinatie	Een tweede grote zorg is de verwijzing naar de concessie-afspraak m.b.t. regievoering op assistentieverlening door NS op deze pagina. In de tekst wordt gesuggereerd dat de problemen rond het issue reisassistentie kunnen worden opgelost als meer vervoerders NS vragen om regie te voeren. Dit is verre van waar. Ook als NS regie voert is het aan de regionale vervoerder om te bepalen onder welke voorwaarden er assistentieverlening wordt uitgevoerd waardoor bijvoorbeeld verschillen in aanmeldtijd en het niet aanbieden van reisassistentie voor mensen met een visuele beperking blijven bestaan. Ook de huidige B/RTOV biedt geen soelaas: in deze wetgeving zijn zeer beperkte afspraken gemaakt over assistentieverlening waardoor deze geen sturende functie heeft.	Wordt nader bezien
Dova	Coördinatie	P24 "Illustratief is de voor het issue openstellen reizigersdata…' snappen we niet: dat is toch een voornemen voor een actie en geen lopende actie? Dat geldt voor het gehele Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota) en de 46 daarin gezamenlijk met overheden en vervoerders benoemde acties.	Wordt nader bezien
NS	Level Playing Field	Er wordt hier gesuggereerd dat er geen sprake is van gelijk speelveld, terwijl dat absoluut niet vast staat (en sterker ook niet zo is). Partijen hebben vaak een totaal verkeerd beeld bij wat gelijk speelveld inhoudt (of doen alsof). Een kritische beschouwing van de onderzoekers op dit punt is hier op zijn plaats.	Wordt nader bezien

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
FMN	Personeel	Sociale veiligheid is buiten de concurrentie geplaatst. Geen enkele aanbestedende overheid zet in zijn bestek iets op het gebied van sociale veiligheid waar punten op verdiend kunnen worden, alleen eisen. Mogelijk wordt hier ook of juist gedoeld op Social Return (bijv. het in dienst nemen van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt). Het verdient aanbeveling het onderscheid tussen sociale veiligheid en social return scherper te maken.	Dit zijn enkele voorbeelden van bepaling tav personeel, vooral om te illustreren dat die eerder uitzondering dan regel zijn. Voorbeelden zijn verplaatst naar bijlage
Dova	Personeel	P 28 Implementatieperiode: de benoemde gevolgen gelden toch voor elk bedrijf wat over wordt genomen en elke werknemer die van baan verandert?	Ja, maar dat neemt niet weg dat het relevant is om te vermelden hoe het in de concessiesystematiek werkt.
H5 Ontwikkelingen en het effect van aanbesteden			
NS	Effecten reizigers	De door NS geleverde cijfers voor het HRN vanaf 1997 ontbreken. Hiermee wordt aan de lezer belangrijke inzichten onthouden en dit terwijl het ook nog eens cijfers zijn die betrouwbaarder zijn dan de cijfers en rapporten waar in dit hoofdstuk naar verwezen wordt.	Waar relevant wordt ook naar eerdere ontwikkelingen gekeken. Maar dit is alleen zinvol als er en vergelijking is te maken
NS	Effecten reizigers	Die groei komt volledig door het HRN, zeer relavant om at te melden.	Met de huidige cijfers is 'volledig' niet omonstotelijk vast te stellen. Voor het grootste deel wel, staat elders in de tekst.
NS	Effecten reizigers	De exacte ontwikkeling is misschien lastig vast te stellen, maar dat er sprake is van een daling is toch zeer waarschijnlijk/zeker.	Ben ik het eigenlijk wel mee eens, heb verwerkt dat er een dalende trend lijkt te zijn tussen 2005 en 2014, maar dat de achterliggende gegevens in twijfel
NS	Effecten reizigers	Door dit selectieve kijken ontstaat een positief beeld over BTM sinds de WP2000 dat onwaarschijnlijk is.	Verwerkt, zie opmerking boven
NS	Effecten reizigers	Dit is een misleidend plaatje: het lijkt alsof het niet NS vervoer sneller gegroeid is, afstand tussen lijnen wordt groter, terwijl dat een gevolg is van decentralisatie.	Verwerkt in voetnoot
CROW-KpVV	Effecten reizigers	Klopt dat we die verzamelen. Maar alléén chipkaart is niet betrouwbaar. Het aandeel niet-chip, dus de zogeheten papierenkaartjes en zichtkaarten nam van jaar tot jaar af, waardoor chipkaart als vanzelfsprekend steeg. CROW-KpVV-KpVV verzamelde dus BEIDE (en chipkaart en papier). Zo konden we een betrouwbaar beeld schetsen van het totaal aantal reizigerskilometers. De Staat 2018 is inmiddels ook uit. Het blijft 11,5%, omdat er vanwege de stakingen in het streekvervoer geen groei is geweest.	Verwerkt
NS	Effecten reizigers	De staat van het OV bevat nog behoorlijk veel natte vingerwerk en fouten. De cijfers moeten dus niet zonder context vermeld worden. Dus of hier weghalen of de kanttekeningen die op pagina 36 staan ook hier opnemen.. Ook deze data berust dus deels op schattingen.	Wordt nader bezien
NS	Effecten reizigers	NS heeft ook cijfers klanttevredenheid	Verwerkt
CROW-KpVV	Effecten reizigers	De figuur van de klantwaardering gaat niet alleen over btm, zoals erboven wordt gesuggereerd, maar over het gehele regionale ov, dus ook de gedecentraliseerde regionale treindiensten.	Verwerkt
NS	Effecten reizigers	Zoals al eerder geschreven is (zie ook overall opmerkingen in separaat wordbestand) voor de trein 2000 geen logische startdatum, omdat daarvoor al veel wijzigingen optraden a.g.v. de andere inrichting van de sector. 1997 is een veel logischer startjaar. Daarnaast stopt de reeks voor de trein in 2016 (waarom is totala onduidelijk) waarmee de grote drgl wijziging uit 2017 niet meegenomen wordt. Bij elkaar leiden dit er toe dat er een onjuist beeld ontstaat over de HRN ontwikkeling sinds de verzelfstandiging.	Deze is zo gekozen omdat dit de periode is waar de bron (PBL) over rapporteert. Overigens loopt de grafiek tot 2017 (al is data voor trein maar tot 2016 beschikbaar in de bron).. ik heb de as aangepast om dit duidelijker te maken. Check volgt op prestaties eerder in de tijd.
FMN	Tarieven	Er is veelvuldig door de landelijke overheid bezuinigd door het niet indexeren van de BDU aan de Provinciale overheden, die daardoor hun financiële bijdrage aan het OV ook niet indexeerden. De kostenstijging moest dan wel gecompenseerd worden door stijgende tarieven voor passagiers. Daarbovenop werd de SOV ook niet of nauwelijks geïndexeerd. Bij een KDG van ca. 50% (en excl. SOV vaak maar van ca. 30%) moesten de prijzen voor het regionale vervoer twee maal (excl. SOV feitelijk bijna 3x) zo hard stijgen als bij een contract dat voor 100% uit reizigersopbrengsten wordt gedekt (HRN).	Wordt geadresseerd in financiële paragraaf
CROW-KpVV	Effecten reizigers	Over ontbreken betrouwbare bronnen voor vraag naar btm 2000-2009. WROOV is natuurlijk prima te gebruiken voor de trend. Trend is betrouwbaar	Klopt, naar verwezen
NS	Effecten reizigers	Maar die is niet groter dan de stijging op het HRN, integendeel als je over een wat langere periode kijkt. Dat laatste is van groot belang omdat bij niet aanbestede concessies er meer sprake is van een geleidelijk ontwikkeling van het aanbod, terwijl bij aanbestedingen het sprongsgewijs gaat.	Cijfers er uit gehaald (deze zijn inderdaad gebaseerd op verschillende periodes), en in het stuk over literatuur opgemerkt dat

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
NS	Effecten reizigers	Dat onderzoek is volstrekt ondeugdelijk: er wordt voor NS een andere periode gehanteerd (2000-2006) dan voor de decentrale lijnen (2002-2006); de cijfers van NS worden niet gecorrigeerd voor decentralisatie; er is niet gecorrigeerd voor routekeuze van bestaande reizigers. Ook zijn veel onderliggende cijfers gebaseerd op (natte vinger) schattingen. Als hiervoor gecorrigeerd wordt dan blijft er geen significant verschil over.	dit effecten zijn direct na aanbesteden.
NS	Effecten reizigers	Aanpassingen zijn er ook zonder aanbestedingen, maar geleidelijker. Deze notie mag sowieso duidelijker in het rapport: sprongetjes vs. geleidelijke verbetering.	Wordt nagegaan
NS	Effecten reizigers	Waarvan ongeveer 2% a.g.v. andere routekeuze bestaande treinreizigers (m.n. via Zutphen - hengelo).	Aangepast
NS	Effecten reizigers	Groei NS 2002-2006 gecorrigeerd voor decentralisatie circa 8,5%.	Opgenomen
NS	Effecten reizigers	Als je daarvoor ook nog corrigeert (wat zou moeten als je het over groei hebt) dan is de groei dus lager dan de landelijk groei.	De bronnen zijn niet eenduidig.
NS	Effecten reizigers	Totaal onjuist, zie bijlage waaruit duidelijk blijkt dat HRN veel harder is gegroeid dat gedecentraliseerd vervoer.	De bronnen zijn niet eenduidig.
NS	Effecten reizigers	Illustratie van een van onze algemene opmerkingen: hier wordt de lezer een bepaalde richting opgestuurd, terwijl in de zinnen erna vrij onduidelijk blijkt dat deze richting niet correct (of in ieder geval: niet bewezen) is. Door de tekst anders in te richten (bv. conclusie of het ontbreken daarvan eerst, in plaats van andersom) is hier al veel te winnen.	Tekst aangepast.
NS	Effecten reizigers	Dat is dus geen groei van het regionale vervoer, maar groei van het vervoer dat onder zeggenschap van decentrale overheden door decentralisatie.	Tekst aangepast.
NS	Effecten reizigers	Groei 2017 excl HL en Limburg is 2,2% en niet 3,9% zoals onder tabel staat.	Tekst aangepast.
FMN	Effecten reizigers	Op deze wijze zijn de gunstige cijfers van de regionale lijnen gecorrigeerd, daarnaast zijn succesnummers buiten beschouwing gelaten, FMN vraagt zich af wat de reden daarachter is. Dit schetst een vertekend beeld van de realiteit. Bij een goede vergelijking is het noodzakelijk om bij het HRN de splitsing te maken tussen IC en stoptreinen.	Cijfers eerste jaar na overgang zijn opgenomen. Vergelijking stoptreinen vs regionale lijnen is in het bestek van dit onderzoek niet gemaakt.
NS	Effecten reizigers	Mag hier wel opgemerkt worden dat het cijfer van Gelderland in 2014 niet juist kan zijn. Overigens geldt dit ook voor Overijssel (excl. Zl-Es een groei van 23 %). Mogelijk betreffen de 2014 cijfers alleen de cico gegevens (Ov- en Gld hebben een gezamelijk concessiebeheer dus ligt voor de hand dat dezelfde fouten gemaakt worden.	Volgens data CROW-KpVV is 2014 niet alleen cico maar zit ook de ophoging er in.
NS	Effecten reizigers	Overijssel zou dus ook buiten beschouwing gelaten moeten worden	Is niet meegenomen
CROW-KpVV	Effecten reizigers	Wat is de reden om Gelderland bij de regionale trein even buiten haakjes te plaatsen? De hoge groei is m.i. te danken aan frequentieverhoging. Het gaat in Gld om zes treindiensten.	Ontwikkeling van 1 jaar in Gelderland domineert de ontwikkeling. Tekst toegevoegd.
NS	Effecten reizigers	Vanwege foute cijfers in 2014	Niks mee gedaan, geen aanwijzingen dan het niet klopt
NS	Effecten reizigers	Wel o.b.v. cijfers sinds 1997 en/of 2000. Om een beeld te krijgen van de ontwikkeling vanaf decentralisatie is die vergelijking wel nodig.	Niet mogelijk door verschillende meetmethoden..
NS	Aanbod	Figuur 5.4 gaat over het aanbod.	Klopt, veranderd
GVB	Aanbod	wat is hier nu oorzaak en gevolg? Door het vanuit dit perspectief op te schrijven, geeft dit een negatieve connotatie. Dit effect was een hele bewuste keuze in Amsterdam. Door de vertraging van de start van de NZL en de groei van het vervoer in de stad nam de bezetting van de trams toe. Na de start van de NZL is het tramnetwerk zo ontwikkeld dat hiermee de groei de komende jaren weer opgevangen kan worden. Voor bus geldt dat drukste buslijnen van GVB volledig of deels vervangen door de NZL zijn vervangen.	Tekst toegevoegd
NS	Effecten reizigers	HRN groeide met 16% in deze periode waaruit wederom blijkt dat HRN sneller groeit dan decentrale lijnen.	Dit groeicijfer van 14 procent gaat over alle treinlijnen, niet alleen regionaal
GVB	Effecten reizigers	ok- dan graag prestaties in vervoersaantallen normaliseren voor demografische ontwikkelingen?	Dit is mogelijk, maar niet haalbaar/zinvol in het kader van dit onderzoek.
CROW-KpVV	Effecten reizigers	ik vermoed dat de bevolkingsgroei in FR vooral buiten het invloedsgebied van het regionale spoorwegnet terecht is gekomen (m.n. Drachten en Heerenveen).	Wordt nader bezien
GVB	Effecten reizigers	Deze groei dient afgezet worden tegen het aantal concessies dat in dat jaar is gestart. In 2007 en 2008 lag een piek in het starten van nieuwe concessies, deze grafiek geeft nu een vertekend beeld.	In 2007 is er in de CROW-KpVV gegegevens idd een piek, maar die is in 2008 alweer verdwenen.

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
GVB	Aanbod	In 2014 is de nieuwe concessie ingegaan. In deze concessie lag de prikkel voor GVB om voor minder subsidie meer reizigersopbrengsten en lagere kosten te realiseren. In het vervoerconcept zijn een paar (onrendabele) lijnen opgeheven om vervolgens deze voertuigen te herinvesteren in rendabele lijnen en vervoergroei te faciliteren. De verhouding was niet helemaal gelijk waardoor er een kleine afname in dirk's was. De afname zat vooral in 2014 en 2015 en vanaf dat jaar groeit het ong. 1% per jaar. Dit effect was dus ingegeven de concessie-eisen van de decentrale overheid en staat los van de wijze van contracteren.	Wordt opgenomen
NS	Effecten reizigers	de klantwenspiramide mist toegankelijkheid in de basislaag. Immers, als mensen met een beperking geen gebruik kunnen maken van het OV omdat het niet toegankelijk is, 'bestaat het OV voor hen niet' (onderste laag piramide)	In tekst verduidelijkt
CROW-KpVV	Effecten reizigers	Het ontgaat me waarom jullie kijken naar punctualiteit. Dat element is zo afhankelijk van infrastructuur/doorstroming/vetagKAR. Ik denk dat het weinig zegt.	Wordt nader bezien
FMN	Effecten reizigers	FMN vraagt zich af waarom niet de keuze is gemaakt de vergelijking op te stellen op basis van wel/niet aanbestede concessies, zonder dat deze redenering door de aanwezigheid van grote steden plat te slaan. Op deze wijze heeft de constatering geen waarde. Aanbestede concessies laten een verbetering zien, inbestede veel minder. Bovendien heeft metro het meeste geprofiteerd qua sociale veiligheid van de OVC (het sluiten van de poortjes). Het is nog steeds de minst veilige modaliteit, maar met een zuivere vergelijking is het mogelijk met CROW-KpVV cijfers te genereren die de relatieve verbeteringen per wel/niet aanbesteed laten zien.	Er is een beperkte hoeveelheid concessies die met elkaar vergeleken kunnen worden. Het klopt dat daardoor andere factoren dan marktwerking/aanbesteden dominant zijn in de vergelijking.
CROW-KpVV	Personeel	Hoewel het wel mooi is om de politiek te laten zien dat het goed gaat met de gevoelde sociale veiligheid ben ik het wel eens met de vervoerders dat je hier niet een relatie mag leggen met wel of niet aanbesteed. Stel theoretisch dat in NL alleen de grote steden waren aanbesteed qua ov en de rest van het land niet, dan zou de zelfde conclusie op tafel liggen: in de grote steden is de gevoelde veiligheid iets lager dan elders. Ook pag. 58/59.	Dat is een terechte constatering. Formulering wordt nader bezien.
NS	Effecten reizigers	M.b.t. additionele diensten: hier ontbreekt een vergelijking met onderhands gunnen en hoe hierin bijgestuurd kan worden (bv. toiletten in de trein).	Hierover zijn de meningen verdeeld; ook bij aanbestedingen kan er bijgestuurd worden.
NS	Effecten reizigers	Als wordt gesproken over toegankelijkheid als basisvoorziening wordt opgemerkt dat een verschil in de mate van toegankelijkheid het reizigers met bijzondere behoeften lastiger maakt. Deze tekst is te zwak. Beter is de tekst: zonder concrete afspraken over wat toegankelijkheid als basisvoorziening inhoudt, is een reis met meerdere vervoerders voor mensen met een beperking lastig of zelfs onmogelijk.	Hierover zijn de meningen verdeeld; zie ook andere opmerkingen over dit onderwerp.
GVB	Effecten reizigers	Hoe verhoudt deze analyse zich tot figuur 5.14. Deze toont aan dat er geen onderscheid is. Dit komt mogelijk door het verschil in data tussen figuur 5.13 (verouderd) en 5.14. Wij adviseren om alleen de gegevens van figuur 5.14 te gebruiken en daar de analyse op te maken.	Wordt nader bezien
NS	Effecten reizigers	Waarom is hier niet de grafiek van de ontwikkeling van de klanttevredenheid op het HRN opgenomen (betreffen cijfers die op grond van concessie aan IenW zijn gerapporteerd).	Tekst toegevoegd hierover
NS	Efficiency	Dit is onbegrijpelijk summier, zeker gezien de totaal verschillende ontwikkeling die te zien is tussen aanbesteed en niet aanbesteed vervoer. Waarom is dit niet gekwantificeerd? En: waarom wordt er niet ingegaan op ontwikkeling overheidsbijdrage bij HRN? Zie ook opmerking op pagina v.	Is/wordt verder uitgebreid in financiele paragraaf
GVB	Efficiency	Tijdens de looptijd van de concessie Amsterdam is de subsidiereeks naar beneden bijgesteld. In de concessie zitten namelijk herijkingsmomenten en deze hebben de partijen aangegrepen om het succes van de concessie niet alleen ten goede aan de vervoerder te laten komen.	Tekst toegevoegd hierover
FMN	Aanbod	Het is niet waar dat het aantal actieve OV-bedrijven is afgenomen. De gedereguleerde markt startte met drie partijen: CXX/Hermes/33% van Syntus, Connex (later Veolia) en Arriva. De rest van Syntus was 33% Keolis, 33% NS. CXX deed de biedingen voor Syntus (o.a. ZHO) In 2003 heeft MTI de concessie InterHoMe gewonnen, maar is daarna weer van het beeld verdwenen. In 2004 won SVN Oost-Utrecht. SVN was onderdeel van Novia, later gekocht door CXX. In 2006 heeft TCR een buspendeltje bij Renesse gewonnen. Later hebben ze nog een tijd een concessie op Vlieland gehad. In 2008 betrad Qbuzz de markt. In 2009 won Syntus haar eerste concessie als zelfstandig bedrijf, los van CXX. In 2010 won EBS als nieuwkomer haar eerste concessie. In 2011 wonnen NS, RET en HTMBuzz concessies. de laatste 2 zijn nu weer inbesteed en daarmee ook de speler van de markt. In 2014 fuseerde Veolia met Transdev (moeder CXX en Hermes). Het zijn er nu 5 en het zijn er alleen maar meer dan 5 geweest a.g.v. stadsvervoerders die door inbesteding van de eigen markt, van de open markt af zijn gedwongen.	Tekst over opgenomen in 3.2.2 Ontwikkelingen aanbodzijde van het OV
DOVA	Efficiency	P 53: De case laat zien dat er een (opvallende) stijging is van DRU-tarief.... Waarschijnlijk is dit (grotendeels?) toe te schrijven aan de duurzaamheids- (en andere) eisen die worden gesteld via het bestuursakkoord Zero Emissie Bus	Wordt nader bezien

Indiener	Onderwerp	Opmerking	Reactie
NS	Efficiency	In de huidige tekst wordt ingegaan op de verbeteringen bij aanbesteden. Het is de vraag of de onderhands gegunde concessie van NS niet al door deze eerste stappen van verbeteringen is gegaan. Daarbij komt ook dat de schaal van de verschillende concessies en de eisen daaraan moeten worden meegenomen	Zie eerdere opmerkingen over langere tijdhorizon. Wordt verwerkt in financiele paragraaf.
NS	Aanbod	Misschien veelgebruikt maar daarmee niet goed. Bij aanbestedingen zie je vooral een uitbreiding van het aanbod in het dal met lage marginale kosten. Dit punt mag wel wat duidelijker door het rapport verweven worden.	Opmerking over zeggingskracht DRU-prijs wordt opgenomen
NS	Aanbod	Effect is ook goed zichtbaar geweest in Duitsland (eerste keren vaak erg scherp ingeschreven, dat houdt een keer op). In sommige bestekken zie je tegenwoordig een hogere waardering voor extra spitsaanbod en lage waardering voor extra aanbod in de rustige uren. Kan leiden tot een ander mix met hoger DRU-prijs tot gevolg	Wordt nader bezien
NS	Efficiency	Zijn de cijfers inclusief de verschoven taken van vervoerder naar overheid?	Wordt nader bezien
NS	Efficiency	Ook hier weer de discussie; wat is efficiency en wat zijn andere keuzes	Wordt nader bezien
FMN	Efficiency	4 van de 5 partijen publiceren hun cijfers in NL (alleen Arriva niet) en deze zijn bij de KvK opvraagbaar; deze stelling is incorrect.	Wordt nader bezien
FMN	Personeel	De NS lijkt met een andere Wp2000 te werken; personeel gaat van rechtswege over, maar niet bij NS. Daar krijgen ze een baangarantie en blijven bij NS. Bij de andere vervoerders gaan de chauffeurs, maar ook de machinisten, gewoon allemaal mee over, zoals het hoort. De overige problemen die hier gemarkeerd zijn vloeien hier (grotendeels) uit voort. De bevinding zegt dus iets over NS, maar heeft geen betrekking op marktwerking.	Wordt nader bezien

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>
Verzonden: maandag 6 januari 2020 19:14
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

BRW

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 6 januari 2020 18:42
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

BRW

[redacted]

[redacted]

[redacted]

BRW

Van: 10.2.e @decisio.nl]
Verzonden: maandag 6 januari 2020 17:38
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @acm.nl' 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @arriva.nl' 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @keolis.nl' 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e @transdev.nl' 10.2.e @transdev.nl>; 'Freek Bos' 10.2.e @rover.nl>; 10.2.e @dova.nu' 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ovbureau.nl 10.2.e @ovbureau.nl>; 10.2.e @dova.nl' 10.2.e @dova.nl>; 10.2.e @gvb.nl' 10.2.e @gvb.nl>; 10.2.e @crow.nl' 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e @ziggo.nl' 10.2.e @ziggo.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e 10.2.e @connexxion.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @tg.nl>; 10.2.e @htm.nl' 10.2.e @htm.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @acm.nl>; Didier van de Velde | 10.2.e 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

BRW

BRW

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @acm.nl' 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @arriva.nl' 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @keolis.nl' 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e @transdev.nl' 10.2.e @transdev.nl>; 'Freek Bos' 10.2.e @rover.nl>; 10.2.e @dova.nu' 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ovbureau.nl' 10.2.e @ovbureau.nl>; 10.2.e @dova.nl' 10.2.e @dova.nl>; 10.2.e @gvb.nl' 10.2.e @gvb.nl>; 10.2.e @crow.nl' 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e @ziggo.nl 10.2.e @ziggo.nl>; 10.2.e @ns.nl' 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @connexxion.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @tg.nl>; 10.2.e @htm.nl' 10.2.e @htm.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @acm.nl>; Didier van de Velde | 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 47

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 47

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 6 januari 2020 16:25
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Dag 10.2.e

De beste wensen voor 2020!

Dank voor je opmerkingen bij de terugkoppeling.
De onderzoekers geven aan dit mee te nemen in de volgende versie.

En als er verder nog bespreek- of zorgpunten zijn kunnen we daar bij stil staan in de momenten die je hebt staan met 10.2.e en ons gesprek volgende week!

Groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 30 december 2019 09:18
Aan: 10.2.e - DGMo ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Beste 10.2.e en 10.2.e

Dankjewel nog voor deze terugkoppeling en voor de data voor het vervolgproces. We zullen er rekening mee houden in onze agenda's.

Als aanvulling op de terugkoppeling op hoofdlijnen heb ik nog twee puntjes:

- Concessieoverstijgende aspecten: niet alleen DOVA heeft hier een opmerking over gemaakt; ook NS had hierover feedback: het klopt dat in veel gevallen de samenwerking loopt, maar: 1. Er moet behoorlijk wat geregeld, ingericht en afgestemd worden (wat eerder niet nodig was), dus het vraagt een stevige inspanning van alle betrokkenen en 2. Ondanks de samenwerking zijn er ook punten waar het in de praktijk niet vlekkeloos loopt. Dat varieert van free rider gedrag (bv. bij sociale veiligheid) tot zaken die voor reizigers daadwerkelijk een minder goed product opleveren (toegankelijkheid). Zie ook het verslag van ons gesprek met 10.2.e . Als we hierin nog iets kunnen betekenen, laat het dan gerust weten.
- Vergelijking HRN – decentraal: ik herken de opmerking van 10.2.e over de vergelijking van decentrale lijnen met HRN-sprinters (in plaats van het hele HRN) in het verslag. Door de formulering van de zin erna lijkt het nu net alsof dit alleen niet kan vanwege de beschikbaarheid van data – terwijl er inhoudelijk ook nog wel wat op valt af te dingen. Voor nu in het verslag prima; lijkt me goed om in de vervolgslag even op te letten. Als jullie hiervoor input nodig hebben, let me know!

Succes met de vervolgslag, en alvast een goed begin van het nieuwe jaar gewenst!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

219.

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 27 december 2019 20:37
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @acm.nl' 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @arriva.nl' 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @keolis.nl' 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e @transdev.nl' 10.2.e @transdev.nl>; 'Freek Bos' 10.2.e @rover.nl>; 10.2.e @dova.nu' 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @ovbureau.nl' 10.2.e @ovbureau.nl>; 10.2.e @dova.nl 10.2.e @dova.nl>; 10.2.e @gvb.nl' 10.2.e @gvb.nl>; 10.2.e @crow.nl' 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e @ziggo.nl' 10.2.e @ziggo.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e @decisio.nl' 10.2.e @decisio.nl>; 10.2.e @connexxion.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @tg.nl>; 10.2.e @htm.nl' 10.2.e @htm.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @acm.nl>; Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>
Onderwerp: Update t.b.v. klankbordgroep onderzoek effecten openbaar aanbesteden OV

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 47

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 47

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Regulier overleg morgen
Datum: maandag 6 januari 2020 17:44:00
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e
Morgenochtend kom ik alleen; 10.2.e is verhinderd door een workshop de hele dag. Prima om de actuele bouwblokonderzoeken af te lopen. Hoor graag wat jouw zorgen en opmerkingen daar zijn. Verder is het misschien ook goed om meer algemeen aandachtspunten bij het traject te delen en waar zorgen van NS zitten.
Tot morgen.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 6 januari 2020 13:02
Aan: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Regulier overleg morgen

Hi 10.2.e en 10.2.e
Allereerst nog de beste wensen voor het nieuwe jaar! Morgen spreken we elkaar voor het eerste van onze reeks reguliere overleggen. Wat mij betreft hoeven we geen uitgebreide agenda te maken en lopen we gewoon de actuele bouwblokonderzoeken (focus op HSL-Zuid, Aanbesteden/gunnen en evt. Effecten van aanbesteden) incl. afwegingskader af. Is dat ook jullie beeld of hebben jullie andere bespreekpunten?
Dank vast en tot morgen; ik heb jullie aangemeld bij de receptie.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: MTR NDA - Berenschot
Datum: donderdag 9 januari 2020 19:46:00
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e

Dank voor je bericht. Fijn dat er een constructief gesprek is geweest met Berenschot.

Ik stuur je bericht door naar de dossierhouders binnen het team.

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @ns.nl>
Datum: donderdag 09 jan. 2020 5:06 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>, 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: MTR NDA - Berenschot

Hi 10.2.e
Goed je dinsdag gesproken te hebben! Ik kom hierbij nog kort terug op het punt over de MTR-NDA en Berenschot.
Dinsdag werd duidelijk dat Berenschot via IenW passages uit de NDA over de MTR tussen NS en Rebel tot haar beschikking heeft gekregen. Wij hebben dinsdag in een telefoongesprek met 10.2.e aangegeven dat wij hier verbaasd over zijn: die NDA is immers een vertrouwelijk document tussen NS en Rebel, en is daarnaast qua inhoud niet te vergelijken. We hebben in het gesprek met 10.2.e besproken dat wij dit een zeer onwenselijke gang van zaken vinden, die bovendien ook niet productief is in de totstandkoming van de NDA. We gaan er, op basis van de goede samenwerking die we hebben, vanuit dat dit eenmalig was en niet nog een keer voorkomt.
Daarmee is dit punt wat ons betreft ons duidelijk; we hebben vandaag een positief en constructief overleg met Berenschot gehad over de inhoud van de NDA en zullen snel schakelen met hen over het vervolg. Laten we, als er op basis daarvan nog iets nodig is, even contact hebben.
Hartelijke groet,
10.2.e

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl
Onderwerp: concept versie RHDHV-onderzoek
Datum: dinsdag 14 januari 2020 17:41:00
Bijlagen: BRP1909251443 Ordening stations concept eindrapport v02.02.pdf

---

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Zoals met elkaar besproken hierbij een concept versie van het RHDHV-onderzoeksrapport ordening stations.

Graag deze versie vertrouwelijk behandelen en niet extern verspreiden.

Goed om het komende maandag tijdens het Directeurenoverleg Stations over zowel het RHDHV-onderzoek als ook het McKinsey-onderzoek te hebben. Wij ontvangen de informatie over het McKinsey onderzoek graag uiterlijk donderdag zodat we ons ook kunnen voorbereiden.

Weet dat we nog met RHDHV in gesprek zijn over een aantal aspecten (o.a. taal, tekstuele dubbelingen etc.) om te komen tot een versie die we een week voor de klankbordgroep van 6 februari kunnen verspreiden. Wij nemen daarbij graag ook jullie opmerkingen mee, met name waar het feitelijke onjuistheden betreft en/of andere opmerkingen die bij kunnen dragen aan de kwaliteit van het rapport. Deze ontvangen we graag per mail uiterlijk volgende week dinsdag 21 januari.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: verzoek IenW mbt NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: woensdag 15 januari 2020 14:12:54
Bijlagen: 20200114_concept NDA NS - Berenschot m.b.t. onderzoek HSL-Zuid_V4.pdf

---

Ter info.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 15 jan. 2020 2:07 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Kopie: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: verzoek IenW mbt NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Beste 10.2.e,
Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de NDA tussen NS en Berenschot. Ik heb gehoord dat jullie er met Berenschot uit zijn. Ik ben blij dat te horen. Dat ging gelukkig soepeler dan destijds met Rebel in het kader van de MTR.
Vanuit IenW hebben wij natuurlijk ook even naar de NDA gekeken. Nu zie ik in de NDA een bepaling staan over het delen van informatie tusen Berenschot en IenW die wij vanuit IenW lastig vinden (artikel 1.3), namelijk dat informatie niet wordt gedeeld met IenW, tenzij. Dit is voor ons lastig werkbaar, omdat met deze bepaling werkteksten niet onderling gedeeld kunnen worden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Dit hebben wij in het kader van de NDA MTR destijds ook besproken. Destijds zijn we samen tot de onderstaande (compromis)bepaling gekomen. Natuurlijk is er aan onze kant begrip dat jullie voor openbaarmaking teksten willen controleren op feiten en commerciële belangen. De destijds afgesproken bepaling biedt hiertoe denk ikde juiste waarborgen.
Mijn verzoek is heel concreet om deze bepaling ook op te nemen in de NDA die jullie gaan sluiten met Berenschot.

> 1.3. Het is Ontvanger toegestaan de Vertrouwelijke Informatie te verstrekken aan het Ministerie van IenW zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NS, onder de voorwaarde dat:
> (i) de Ontvanger de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk op vertrouwelijke basis aan het Ministerie van IenW verstrekt, en
> (ii) de Ontvanger op de Vertrouwelijke Informatie zo veel mogelijk aangeeft dat het bedrijfs— en fabricagegegevens van NS betreft ex artikel 10 sub ic Wet Openbaarheid bestuur.
> Uitgezonderd van het vorenstaande zijn concept en definitieve rapportages bedoeld voor publicatie/openbaarmaking door het Ministerie van IenW. Deze concept en definitieve rapportages worden, voorafgaand aan politieke en bestuurlijke besluitvorming daarover, met NS afgestemd met als doel de NS in de gelegenheid te stellen deze rapportages op feitelijke juistheid en commerciële gevoeligheden te controleren. Ontvanger zal feitelijke onjuistheden in de documenten corrigeren en commercieel gevoelige informatie verwijderen dan wel in overleg met NS anderszins redigeren.

Ik hoor graag op korte termijn of dit voor jullie akkoord is.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
10.2.e Aansturing NS en ProRail
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....

M 06 10.2.e
E 10.2.e @minienw nl

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK 10.2.e
Onderwerp: RE: verzoek IenW mbt NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid
Datum: woensdag 15 januari 2020 17:37:26

Beste 10.2.e en 10.2.e
Jullie zijn nu beide niet bereikbaar en het lukt mij niet om 10.2.e te pakken te krijgen. 10.2.e kan in ieder geval bellen met 10.2.e morgenochtend vroeg. Schikt jou dat 10.2.e? Het lijkt me het handigste dat jullie samen even een moment prikken.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 15 jan. 2020 2:07 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Kopie: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: verzoek IenW mbt NDA Berenschot NS onderzoek HSL Zuid

Dubbele inhoud met document 224

Dubbele inhoud met document 224

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: NDA i.r.t deepdive morgen
Datum: woensdag 15 januari 2020 13:26:12
Bijlagen: image001.png

Ik kan vanaf vier uur bellen.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Datum: woensdag 15 jan. 2020 12:49 PM
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: NDA i.r.t deepdive morgen

Dag 10.2.e

Na een zeer constructief gesprek met Berenschot vorige week zitten we met Berenschot in de afrondende fase van de NDA. Echter ontvingen we vanochtend van Berenschot het bericht dat IenW/jullie met ons contact willen opnemen over de NDA, specifiek over artikel 1.3: het verstrekken van vertrouwelijke informatie aan derden, waaronder IenW, zonder schriftelijke toestemming van NS. Ik heb je geprobeerd te bellen hierover en ontving daarop een bericht dat je einde dag pas tijd hebt en intern moet overleggen, dus niet weet of het lukt.

Hierbij informeer ik jullie graag dat wij morgen een deepdive met Berenschot hebben staan waarin wij (vertrouwelijke) informatie verstrekken. Indien wij vandaag geen duidelijkheid hebben over de NDA kunnen we helaas de deepdive niet door laten gaan. Het lijkt mij in ieders belang dat dit proces geen vertraging oploopt en we de NDA voor de deepdive overeen kunnen komen. Hoor graag.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 16 januari 2020 21:54
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Verzetten laatste klankbordgroep

Beste 10.2.e

Dank voor je bericht; vervelend dat het langer duurt voor jullie en de onderzoekers, maar het is inderdaad belangrijk dit goed te doen en dat kost wat tijd. Succes met het vervolg, en we zien de nieuwe data (klankbordgroep, verzending stuk en reactietermijn) vanzelf verschijnen!

Fijne avond nog!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 16 januari 2020 16:01
Aan: 10.2.e @acm.nl' ; 10.2.e @arriva.nl' ; 10.2.e @keolis.nl' ; 10.2.e @transdev.nl' ; 'Freek Bos' ; 10.2.e @dova.nu' ; 10.2.e @ovbureau.nl' ; Jan van Selm ; 10.2.e @gvb.nl' ; 10.2.e @crow.nl' ; 10.2.e @ziggo.nl' ; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e @htm.nl' ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; Didier van de Velde | inno-V ; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Verzetten laatste klankbordgroep

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 48

227.

Dubbele inhoud met Wob-verzoek 2020-72 Deel 1 document 48

NS

Raad van Bestuur
Mr. R.H.L.M van Boxtel

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 28 januari 2020
Ons kenmerk RvB/10.2.e/2020/006
Onderwerp Onderzoek "Aanbesteden of onderhands gunnen"

Telefoon 088 - 671 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte heer 10.2.e,

Op 3 december 2019 ontvingen wij de definitieve onderzoeksopzet van het onderzoek naar de praktische randvoorwaarden en aandachtspunten met betrekking tot openbaar aanbesteden en onderhands gunnen van een vervoersconcessie voor het hoofdrailnet ("**onderzoeksopzet**"). Wij stellen het op prijs dat u ons hierover geïnformeerd heeft. De keuzes die in het kabinetsbesluit over de spoorse ordening na 2024 worden gemaakt, ondermeer op basis van dit onderzoek, gaan immers bepalend zijn voor het functioneren van het spoorstelsel in de toekomst. In deze opzet van dit onderzoek zien wij belangrijke aanpassingen die bijdragen aan een grondige analyse van zowel aanbesteden als onderhands gunnen, zoals de uitbreiding van het onderzoek met een analyse van de randvoorwaarden en aandachtspunten bij onderhandse gunning. Een complete analyse van de mogelijkheden, consequenties en doordenking hiervan is van groot belang om tot een objectieve bouwsteen te komen voor het ordeningsbesluit. Graag geven wij u enkele aanvullende punten mee die relevant zijn voor het onderzoek, en verzoeken wij u ons nader te betrekken bij dit belangrijke onderzoek.

Samenwerking en stabiliteit in het spoorsysteem dragen bij aan het centraal stellen van de reiziger en de maatschappelijke opgaven
Het gaat goed met het spoor in Nederland. Dat is belangrijk voor de reizigers. NS levert op dit moment de beste spoorprestaties ooit. Tegelijkertijd zien we grote uitdagingen voor de komende jaren: de verduurzaming van vervoer, sterke reizigersgroei, het ontsluiten van nieuwe woongebieden in de Randstad, het verbinden van de landsdelen, etc. Het openbaar vervoer kan en moet een belangrijke bijdrage leveren aan deze opgaven. Essentieel is om bij de onderzoeken en het afwegingskader voor het marktordeningsbesluit altijd de reiziger en het realiseren van de maatschappelijke opgaven voorop te stellen. Een goed functionerend spoor- en mobiliteitssysteem is daarvoor noodzakelijk. Samenwerking, stabiliteit en synergie in het spoorsysteem zijn daarbij kernbegrippen.

Aanbesteden en opknippen betekenen grote (stelsel)wijzigingen, waarbij de vraag is of dit voor de reiziger een evidente verbetering oplevert

In de onderzoeksopzet, vooral hoofdvraag 1A, worden vragen geformuleerd waaruit de randvoorwaarden en aandachtspunten zouden moeten volgen voor het aanbesteden van het hoofdrailnet of een verkavelde variant daarvan. Wij zijn van mening dat het onderzoek zal aantonen dat dit grote gevolgen heeft voor de reiziger, de belastingbetaler, de overheid en vervoerders. Hieronder lichten wij dat op hoofdlijnen toe.

Een eventuele verkaveling heeft, in elke gekozen vorm, grote impact op reizigers en overheid
Voor reizigers betekent verkavelen meer overstappen, onduidelijkheid over producten, tarieven en services, meer impact van verstoringen, suboptimalisatie van de landelijke dienstregeling en verstarring in de dienstregelingsontwikkeling. Verkaveling zal voor de overheid leiden tot grote extra investeringen in infrastructuur om dit mogelijk te maken. Ook zal sprake zijn van (grootschalige) transactiekosten, waarvan het van belang is een realistische inschatting te maken.

De verschillende opknipvarianten uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor" (2017) die genoemd worden in de onderzoeksopzet kennen elk hun specifieke aandachtspunten. Wij gaan ervan uit dat deze bekend zijn bij de onderzoekers en worden meegenomen in het onderzoek. Gezien het belang van een gedegen onderzoek vragen wij echter toch uw aandacht hiervoor. Voorkomen moet worden dat de nadelen niet goed in beeld worden gebracht en voordelen worden overschat, met alle gevolgen voor de bereikbaarheid van Nederland vandien.

Wijzigingen in de ordening leiden tot onduidelijkheid en verminderde aandacht voor het goede product voor de reiziger
Daarnaast is van belang in het onderzoek mee te nemen dat (fundamentele) wijzigingen in de spoorse ordening zullen leiden tot (langdurige) onduidelijkheid in de sector en afleiding van het goede product voor de reiziger. Dit wordt versterkt door het feit dat de Nederlandse spoorsector voor grote uitdagingen staat, zoals het accommoderen van de grote reizigersgroei, de invoering van PHS en ERTMS en ingrijpende projecten in bv. de regio Groot Amsterdam. Nederland heeft baat bij een spoorsector die zich maximaal kan focussen op de komende opgaven. Deze uitdagingen vragen ook om flexibiliteit in bijvoorbeeld de dienstregelingsontwikkeling, en om voldoende operationele focus binnen de spoorsector. Wijzigingen in de marktordening kunnen hiervoor een risico betekenen en daarmee gevolgen hebben voor het product voor de reiziger.

Besteed voldoende aandacht aan de dynamische sturing vanuit het publieke belang
De onderzoeksopzet bevat onder andere vragen over het borgen van het publieke belang en de sturing hierop tijdens de uitvoering van de vervoerconcessie. Wij delen het belang van deze onderzoeksvragen: het is relevant om niet alleen te kijken naar de aandachtspunten in de aanloop naar het aanbesteden of onderhands gunnen van een vervoerconcessie, maar ook nadrukkelijk na te gaan wat dit betekent voor de daadwerkelijke uitvoering van een concessie. Een belangrijk aspect om bij deze onderzoeksvragen mee te nemen betreft de meer dynamische effecten die een rol spelen bij het uitvoeren van een concessie. In de dynamische realiteit (ontwikkelingen in infrastructuur en dienstregeling, veranderende behoeften en wensen van markt en overheid, grote projecten zoals PHS en verbouwingen in de regio Groot Amsterdam) leidt opknippen en aanbesteden tot een systeem dat nauwelijks meer bestuurbaar is.

In de huidige vervoerconcessie en de sturing hierop, is echter wél ruimte voor de benodigde flexibiliteit en dynamiek. Bijvoorbeeld door de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, het jaarlijkse vervoerplan en de sturing via programma's. In onderzoeken wordt vaak naar een statische situatie gekeken. Daardoor kunnen de dynamische effecten mogelijkerwijs over het hoofd worden gezien. De tussentijdse borging van publieke belangen in een dynamische omgeving staat hiermee op het spel.

Dit bouwsteenonderzoek kent een belangrijk verband met het onderzoek "Open toegang"

De onderzoeksopzet bevat onder andere vragen over het concessievolume. Daarmee kan dit onderzoek niet los gezien worden van open toegang op het hoofdrailnet, zoals ook geschetst wordt in de kabinetsreactie op het rapport Open toegang (december 2019).
Een zorgvuldige synthese tussen de twee bouwstenen is van belang.

Feitelijke beschrijvingen in onderzoeksrapport te wegen m.b.v. afwegingskader

De onderzoeksopzet beoogt een feitelijke omschrijving van de randvoorwaarden en aandachtspunten op te leveren (met inachtneming van hetgeen hiervoor staat). Essentieel is vervolgens dat in het afwegingskader wordt stilgestaan bij het borgen van het publieke belang: leveren veranderingen ten aanzien van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet op voorhand een evidente verbetering op voor de reiziger en de belastingbetaler, op een druk spoornet dat voor belangrijke uitdagingen staat in de komende concessieperiode?

NS wil graag nader betrokken worden bij dit belangrijke onderzoek; juist vanwege de korte doorlooptijd van het onderzoek

Met dit onderzoek worden aan de vooravond van het ordeningsbesluit fundamentele, complexe vragen opgeworpen die om zorgvuldige beantwoording vragen. Eerder hebben wij hier al onze zorgen over geuit. Onze zorgen zien vooral op de complexiteit en benodigde zorgvuldigheid in relatie tot de korte doorlooptijd richting het ordeningsbesluit. Specifiek aandachtspunt hierbij zijn de onderzoeksvragen over de reikwijdte/concessievolume van een vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, inclusief de opknipvarianten uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor". Dit te meer omdat in dit rapport juist werd benadrukt dat het in het belang van de reiziger is de tijd te nemen voor dit soort onderwerpen.

NS is uiteraard bereid om, vanuit zowel haar in de vervoerconcessie 2015-2025 opgenomen continuïteitsverplichting als in de LTSa opgenomen ontwikkelrol voor toekomstige vervoersconcepten die bijdragen aan de overheidsdoelen een bijdrage te leveren aan en mee te denken over de uitvoering van dit belangrijke onderzoek. NS is, zoals bekend, bereid om praktijkinformatie te leveren die het onderzoek verder kan verrijken. Door informatie vanuit de sector tijdig mee te nemen in het onderzoek (in plaats van na het verschijnen van het conceptrapport) kan bovendien tijdswinst geboekt worden. Gelet op de korte doorlooptijd stellen wij voor hier (bilaterale) overleggen met uw ministerie en/of de onderzoekers voor in te plannen.

Tot slot
Wij verzoeken u deze punten te (laten) betrekken in de uitvoering van het onderzoek. Wij wensen u veel succes met de uitvoering van het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

R.H.L.M. van Boxtel

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGMo
Onderwerp:	Brief onderzoek "Aanbesteden of onderhands gunnen"
Datum:	woensdag 29 januari 2020 07:23:27
Bijlagen:	image001.png brief onderzoek aanbesteden of onderhands gunnen.pdf

---

Beste 10.2.e 10.2.e en 10.2.e

Eerder hadden we contact over het bouwblokonderzoek "Aanbesteden of onderhands gunnen." Hierover is per post een brief onderweg naar 10.2.e, met input vanuit NS en het verzoek ons nader bij het onderzoek te betrekken. Hierbij stuur ik jullie deze brief alvast ter info.

@ 10.2.e als jullie hierover vragen hebben, kunnen we hier morgen natuurlijk even bij stilstaan.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @dova.nu"; 10.2.e @rover.nl"; 10.2.e @keolis.nl"; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e @arriva.nl"; 10.2.e (AFEP); 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e @dova.nu"; 10.2.e @nsstations.nl"; 10.2.e @prorail.nl"; 10.2.e @prorail.nl"; 10.2.e @rhdhv.com"; 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Klankbordgroep Onderzoek naar de ordening van stations
Datum: vrijdag 31 januari 2020 17:00:27
Bijlagen: BRP1909251443 Ordening Stations concept rapport v03.01 dd3101.pdf
20200206 Agenda Klankbordgroep Stations.docx

Geachte leden van de klankbordgroep,
Op 6 februari vindt de klankbordgroep van het onderzoek naar de ordening op stations plaats.
10.2.e van de afdeling Openbaar Vervoer & Stations van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zit deze klankbordgroep voor.
Bijgevoegd vindt u de agenda en het conceptrapport.
De klankbordgroep start om 15:00 in het The Hague Conference Centre New Babylon op het Anna van Buerenplein 29 te Den Haag.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Afd. OV en Stations
+31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
31 januari 2020

agenda

Betreft	Klankbordgroep Onderzoek Stations
Vergaderdatum	6 februari 2020
Vergadertijd	15:00 - 16:30
Vergaderplaats	The Hague Conference Centre New Babylon-Anna van Buerenplein 29 te Den Haag

1) Opening

2) Presentatie door RHDHV

3) Reacties van stakeholders op het rapport

4) Vervolgproces

5) Rondvraag

10.2.e - DGMo

Van:	10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden:	donderdag 6 februari 2020 18:27
Aan:	10.2.e - DGMo
Onderwerp:	RE: Planning rapportage effecten openbaar aanbesteden

Hi 10.2.e

Dankjewel voor je bericht. Helder, we gaan er rekening mee houden in de agenda's!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 6 februari 2020 15:42
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Planning rapportage effecten openbaar aanbesteden

Dag 10.2.e

Kleine wijziging in de planning van de rapportage richting klankbordgroep t.o.v. wat ik je telefonisch had doorgegeven.
De conceptrapportage komt niet woensdag 19 februari maar uiterlijk vrijdag 21 februari 12 uur jullie kant op.
Als het mogelijk is, proberen de onderzoekers het rapport eerder op te sturen, dus wellicht lukt het wel al op woensdag of donderdag.
Dit kunnen ze helaas alleen niet garanderen i.v.m. de tijd die ze mogelijk nodig hebben na de begeleidingscommissie.
Maar in elk geval fijn dus als jullie de week van 24 februari tijd kunnen reserveren om te lezen.

Wat betreft de buitenlandvergelijking: deze is nog niet klaar en de onderzoekers hebben deze weer omgegooid ten opzichte van wat wij voor het laatst gezien hebben.
Wij willen deze dus graag ook eerst nog in de begeleidingscommissie bespreken voordat hij er uit gaat.
Helaas lukt het dus niet om deze eerder toe te sturen.

Uiteraard snap ik de wens om goed naar het rapport te kunnen kijken, dus we sturen echt aan op dat het rapport zo snel als het kan na de begeleidingscommissie richting klankbordgroep gaat.

Groet,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten

....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 10:12
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e Bas van Weele; 10.2.e Freek Bos ; 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e Jan van Selm; 10.2.e 10.2.e 10.2.e Wilco Mol; 10.2.e 10.2.e 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e Inno V; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Voorbereiding laatste klankbordgroep effecten openbaar aanbesteden OV

Beste leden van de klankbordgroep,

De vorige bijeenkomst moest helaas verzet worden, maar ondertussen hebben we een nieuwe datum kunnen prikken.
De bijeenkomst vindt nu plaats op dinsdag 3 maart van 14-16 in Utrecht. De exacte locatie geven we z.s.m. door.

Afronding conceptrapportage
De onderzoekers zijn hard bezig met aanpassingen in de rapportage zodanig dat de versie recht doet aan de complexiteit van het thema en alle verzamelde input.
Jullie ontvangen het conceptrapport uiterlijk op vrijdag 21 februari om 12 uur, maar uiteraard eerder als dit lukt.

Input gevraagd
We vragen ook weer enige input van jullie (te richten aan 10.2.e / 10.2.e @decisio.nl):
- Graag uiterlijk **maandag 2 maart 12 uur** de 2-3 belangrijkste discussiepunten voor de klankbordgroep toesturen. Op basis hiervan stellen de onderzoekers een agenda op voor de bespreking.
- De uitgebreide schriftelijke reactie namens jullie organisaties/achterban op het rapport kunnen ook na de klankbordgroep toegestuurd worden, graag uiterlijk **vrijdag 6 maart.**

Alvast dank voor het rekening houden met deze momenten in de agenda's.
Jullie input zorgt er voor dat we in de derde klankbordgroep snel tot de kern kunnen komen.
Dit helpt de onderzoekers ook om na de klankbordgroep snel aan de slag te gaan met de afronding van het rapport.

Weet ons te vinden!
Uiteraard is de klankbordgroep niet het enige moment om suggesties in te brengen.
Mochten er naar aanleiding van deze mail of het rapport prangende bespreekpunten of vragen zijn, neem dan gerust ook tussentijds contact op met ons.

Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Conceptrapport RHDHV stations: reactie NS
Datum: woensdag 12 februari 2020 17:25:14
Bijlagen: image001.png
20.02.12 Memo reactie NS conceptrapport RHDHV.pdf
2020.02.12 Opmerkingen NS bij concepteindrapport RHDHV compleet.pdf

---

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e
Afgelopen week spraken we elkaar tijdens de klankbordgroep stations. Dank nog voor de goede sessie en de heldere schets van het vervolgproces!
In de bijlagen vinden jullie de reactie van NS op het concepteindrapport “Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations” van RHDHV. We hebben onze opmerkingen per pagina op een rij gezet, en in de begeleidende brief onze hoofdpunten benoemd. Zetten jullie deze stukken door aan RHDHV? Indien de stukken vragen oproepen bij jullie of bij RHDHV, dan zijn we natuurlijk beschikbaar voor een toelichting.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Pagina	Opmerking NS
2	In Tabel S1 wordt een overzicht van de publieke belangen gegeven. Er staat: "Reizigers zijn tevreden over de stations en het comfort. Er is een balans tussen commercie en transfer, waarbij ervaren wordt dat commercie soms de boventoon kan voeren." Onduidelijk is waar dit laatste precies op ziet, hoe vaak dit voorkomt, hoeveel respondenten dit zeggen, en welke achtergrond de respondent heeft die dit zegt. Ook wordt niet geduid op welke wijze dit van invloed is op het publieke belang. Zodoende kan uit het rapport kan niet worden afgeleid op welke wijze deze zinsnede moet worden geinterpreteerd. Suggestie: indien er in de praktijk geen concreet issue is voor het publieke belang, schrappen.
3	Er wordt vermeld dat er juridische onduidelijkheden zijn ten aanzien van eigendoms- en beheerstructuur van stations en perrons, hetgeen spanningen zou opleveren. Spanningen lijken hier ten onrechte negatief te worden uitgelegd. Een zekere gezonde spanning tussen beide partijen kan juist zorgen voor een optimaal resultaat (zonder wrijving geen glans). Voorts dient niet verontachtzaamd te worden dat de oorzaak voor eventuele spanningen niet alleen gevonden kan worden in eventuele onduidelijkheden in de huidige samenwerking, maar ook in het feit dat er continu discussie is over de ordening in de publieke omgeving (waardoor er noodzaak is tot positionering over en weer).
3	Voorstel: "..., NS Stations stuurt op maximalisatie van het resultaat en reizigerstevredenheid."
3	Een punt dat regelmatig aan de orde komt in het rapport is het grote aantal betrokken partijen bij een gebiedsontwikkeling. Inherent aan grootschalige projecten is een veelvoud aan betrokkenen. Onder andere kijkend naar de recent opgeleverde stationsprojecten, lijkt dit echter niet tot onoverkomelijkheden te hebben geleid. Integendeel, de balans in de samenwerking op stations en de ervaring van beide partijen, hebben bijgedragen aan het succes van de recente stationsprojecten. Het is nuttig dit ook te laten doorklinken in het rapport.
4	Ten aanzien van de betaalbaarheid van optie 3 moet ook rekening worden gehouden dat het verdwijnen van de balans in de samenwerking tussen NS en ProRail ook kan leiden tot kostenverhoging alsmede tot een terugloop in de commerciele opbrengsten, vanwege het ontbreken van de prikkel om naast kostengestuurd denken ook op basis van business cases te denken en te handelen. Verzoek is dit op te nemen in de tabel en in de uitwerking van de optie verderop.
4	In tabel S3 staat bij 'adequate reisinformatie' dat het de vraag is of NS zich de bewegwijzering snel eigen kan maken met ruimte voor informatievoorziening van andere vervoerders. Er zijn geen voorbeelden dat NS dit niet kan. NS is ook op andere vlakken in staat non-discriminatoir diensten aan te bieden aan vervoerders. NS is daabij al regelmatig betrokken bij bewegwijzering en informatievoorziening en is goed in staat dit uit te voeren. Suggestie: benoemen dat optie 4 betekent dat NS Stations verantwoordelijk wordt voor bewegwijzering.
4/5	In de tabellen waarin de opties worden beoordeeld op de bijdrage aan het publieke belang, worden onder het kopje "Profileringsmogelijkheden" stevige uitspraken gedaan die een verkeerde indruk kunnen wekken m.b.t. gelijk speelveld. Ten eerste omdat hier de profileringsmogelijkheden worden verward met het gelijk speelveld dat moet ontstaan bij een aanbesteding (waarvoor de aanbestedende dienst aan de lat staat). Met andere woorden hier worden appels met peren vergeleken. Juist voor die aspecten die van belang zijn bij een aanbesteding is een wettelijke kader aanwezig, dat voorziet in ex ante en ex post regulering, daarnaast staat ook hier het generieke mededingingsrecht nog open. Uit de jaarlijkse klantgesprekken met vervoerders komt naar voren dat vervoerders zeer tevreden zijn over de dienstverlening van NS Stations. De perceptie lijkt voort te komen vanuit een strategische visie van geïnterviewde partijen. En ten tweede omdat door de weergave van de interviewresultaten (zonder feitelijke onderbouwing) het beeld blijft hangen als zou er geen sprake zijn van een gelijk speelveld. Gezien het grote belang van deze tabellen (en de tabellen verderop in het rapport, zie ook hieronder), vragen wij u nadrukkelijk uit te gaan van de feitelijke situatie en dit aan te passen. Suggestie: kort profileringsmaatregelen benoemen; gelijk speelveld hier schrappen en elders adresseren inclusief feitelijke stand van zaken (zie boven).

4	In tabel S3 wordt bij optie 2, 3 en 4 gesproken over "korte termijn." Het zou goed zijn hierbij te benoemen dat we bij deze korte termijn zeker aan enkele jaren moeten denken.
4/5	Sommige vlakken zijn leeg in tabel S3
5	In tabel S4 ontbreekt bij optie 2 de notie dat juist het samenbrengen van opbrengstgestuurd en budgetgestuurd werken binnen één organisatie een nadeel kan hebben: het risico is dat de entiteit niet goed in staat is deze twee typen van bekostiging goed te managen. Op p. 59 staat deze notie terecht wél benoemd; het verzoek is deze ook in de tabel toe te voegen om de analyse compleet te maken.
5	In aanvulling hierop missen we in tabel S4 bij optie 2 de notie dat de spanning die in een 'tweepartijenstelsel' voor goede resultaten en scherpte zorgt, in optie 2 komt te vervallen. Verzoek is dit toe te voegen (zie ook het betreffende punt in onze begeleidende brief).
5	In tabel S4 onder 'Juridische aspecten' speelt hetzelfde als in S3 onder 'adequate profileringsmaatregelen'. Het risico op bevoordeling bij toegang tot diensten en dienstvoorzieningen is niet onderbouwd. Bij een aanbesteding is hiervoor ex ante en ex post regulering in plaats (dat laatste op basis van Europese regelgeving). In een niet-aanbesteding situatie is hier ook ex post regulering op van toepassing. Dit wettelijk kader maakt dat een mogelijke bevoordeling praktisch wordt uitgesloten. Als dit toch het geval zou zijn, dan kan een benadeelde naar de toezichthouder stappen. Er zijn tot op heden geen klachten ingediend tegen NS Stations. De ACM heeft in haar Quick Scan geopperd dat NS mogelijk in mindere mate over onzekerheid zou verkeren over de toegangsmogelijkheden en kwaliteit. Door de recent van kracht geworden Uitvoeringsverordening wordt ook een deel van deze aspecten ondervangen (voor zover deze bestonden). Wat het stuk verder miskent is dat NS niet de enige aanbieder van diensten en dienstvoorzieningen is. Verzoek is dit toe te voegen. Bij de Valleilijn is er goedkeuring verleend aan vijf partijen (uiteraard niet allemaal gelijk met NS Stations).
14	Het plaatje met betrekking tot de financiele stromen is onduidelijk weergegeven. Wat bijvoorbeeld niet duidelijk uit het plaatje naar voren komt is dat ook ProRail diensten en dienstvoorzieningen aanbiedt op het station.
15	Door de laatste zin van de een-na-laatste bullit ("Wat betreft… gebruik van maken.") direct na de zinsnedes over commerciele verhuur op te schrijven, lijkt het net alsof vervoerders meebetalen aan commerciele voorzieningen. Dit is geenszins het geval. Vervoerders betalen een gebruiksvergoeding voor uitsluitend het gebruik van de voorzieningen die ProRail beheert aan ProRail.
21	Bovenaan, vallend onder het kopje '2005: ingang Spoorwegwet' staat dat looproutes in het station onderdeel uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Het begrip 'looproutes'wordt pas voor het eerst genoemd in de Beheerconcessie 2015-2025.
21	Terecht punt om op te merken dat ook bij het samenvoegen van publieke en commerciele taken in één organisatie er nog altijd afstemming dient plaats te vinden, zoals ook op Schiphol het geval is. wij vragen u dit ook in het afwegingskader bij de diverse opties mee te nemen.
23	Utrecht Centraal heeft ook een bezoekersfunctie/interwijkverbinding (niet alleen reizigers) waardoor er in totaal ca. 250k mensen per dag komen.
23/24	Er wordt de indruk gewerkt dat IenW veel directe sturing uitoefent op ProRail en geen op NS. Er wordt vervolgens niet nader geduid welke KPI-sturing er op beide partijen plaatsvindt. Er vindt vanuit IenW richting NS evenwel KPI-sturing plaats op de klantreis, waar het station onderdeel van is. Bij de passage over het vervoerplan kan ook het meegeven van jaarlijkse prioriteiten via de beleidsprioriteitenbrief genoemd worden.
23	Onder 'Eigendom': NS Vastgoed B.V. is (juridisch) eigenaar van de GI.

25	Eerste bullet: de laatste zin van deze bullit komt uit de lucht vallen en is ook ongenuanceerd. Of NS recht heeft op een schadevergoeding bij voortijdige aanpassing of sloop van haar eigendommen en wat de hoogte is van deze vergoeding, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Voorstel: "In het geval ProRail initiatief neemt voor stationsaanpassingen waarbij eigendommen van NS aangepast of gesloopt worden heeft NS recht op een schadevergoeding van ProRail. De hoogte van deze schadevergoeding is afhankelijk van de omstandigheden van het geval maar bestaat in ieder geval uit de (resterende) boekwaarde van de betreffende aan te passen of te slopen eigendommen."
25	Tweede bullet: laatste zin loopt niet. Voorstel: "NS Stations Retailbedrijf B.V. is exploitant van een aantal formules, zoals de AH to Go, Julia's en Kiosk. NS Stations B.V. verhuurt ruimten op stations aan het NS Stations Retailbedrijf alsook aan derden, zoals exploitanten van boekwinkels, bloemenwinkels, kledingwinkels, etc."
25	NS stelt ook non-discriminatoir locaties ter beschikking in de GI voor het plaatsen van diensten en dienstvoorzieningen zoals poortjes en paaltjes.
26	Toepassing van het waardemodel door NS geschiedt onverplicht. Voorstel: "NS Stations voegt waarde aan het station toe in de vorm van extra faciliteiten, zoals extra toiletten of meer retail. NS Stations draagt hier de extra kosten van. NS Stations hanteert hiervoor in voorkomende gevallen het 'waardemodel'. In dit model...".
26	De laatste zin onder het kopje "2.5 Rolverdeling op stations" is onaf.
26	ProRail heeft BOA's die actief zijn buiten het station. De BOA's op het station worden ingezet door NS. Ter voorkoming van verwarring is het voorstel om hier BOA in de opsomming niet op te nemen.
27	Aangezien Bureau Spoorbouwmeester is opdracht werkt van zowel ProRail als NS Stations, kan hier niet gezegd worden dat alleen ProRail verantwoordelijk is voor de eindproducten van Bureau Spoorbouwmeester. Voor correcte weergave is het belangrijk deze opmerking te verwijderen.
27	Tabel 2: regionale vervoerders hebben ook een rol t.a.v. veiligheid
27	In tabel 2 hoort ook een X bij duurzaam bij NS Reizigers te staan. Zie HRN-concessie, artikel 4, tweede lid, onderdeel c. Hier wordt specifiek duurzaamheid genoemd. Ditzelfde geldt voor adequate aansluiting op omgeving (artikel 4, eerste lid, onderdeel a, en artikel 28). Opmerking geldt ook voor de kolom regionale vervoerder.
28	Voor een genuanceerder beeld zou het goed zijn om allereerst in de breedte te beschrijven waar transferveiligheid precies op ziet (op zowel de RVVI als de GI). De risico's van een onveilige transferfunctie in de RVVI zijn vele malen groter dan die in de GI (drukte op een perron levert een vele malen onveliger situatie op dan drukte in een stationshal).
29	De tekst vanaf 'Toegankelijkheid van de trein wordt verzorgd door NS Reizigers dmv het verlenen van reizigersassistentie. Plus de volgende zin, plus de volgende zin met de tekst 'Ook regionale vervoerders verlenen reizigersassistentie' graag vervangen door: "Toegankelijkheid van de trein wordt verzorgd door de vervoerder. Denk hierbij aan de inzet van treinen die een zelfstandige instap mogelijk maar en het verlenen van reisassistentie." En dan de laatste zin die begint met 'Goede bereikbaarheid van de stations ....." Zo wordt de rolverdeling tussen ProRail, NS Stations en vervoerders (waaronder NSR) duidelijker.
31	Plaatje met financiele stromen is onduidelijk. Waarom heet dit plaatje "0. Huidige situatie (referentie) + 1. Verbetering"?
32	Er wordt bovenaan pagina 32 een opmerking gemaakt over de verdeling van geldstromen. Deze opmerking is suggestief en roept vragen op. Wij herkennen niet waar dit op gebaseerd is. Wat ontbreekt bij deze opmerking is de achtergrond, te weten de splitsing tussen ProRail (taak) en NS (markt).
32	Er wordt niet onderbouwd gesteld dat er onduidelijkheid zou zijn tussen partijen over eigendoms- en beheerstructuur. Daarnaast wordt aan het einde van de alinea daarna ook weer gesproken over de perceptie van de vervoerders. Zie algemene opmerking.

33	Bovenaan, dit zijn niet alle beheersmaatregelen. Zie Quick Scan, paragraaf 4.3.1.
33	In de alinea over gebiedsontwikkeling wordt benadrukt dat NS voor commercie gaat en ProRail voor het publieke belang. Niet onderbouwd wordt hiermee de suggestie gewekt dat NS niet het publieke belang borgt c.q. kan borgen. NS houdt ook bij gebiedsontwikkeling net als ProRail ook rekening met publieke belangen.
33	Op pagina 31 wordt herhaaldelijk melding gemaakt van een (eigen) belang van NS (onder het kopje mulitmodaal knooppunt). Dit is suggestief. Voorstel om "eigen" weg te halen.
33/34	Onder het kopje duurzaamheid wordt de essentie gemist. Het gaat niet om wie van welke daken zijn, maar over de wijze waarop je maatregelen neemt en afspraken maakt.
35	Onderaan p. 35 staat dat vervoerders "niet ontevreden" zijn over stations. Graag dit in lijn brengen met de passage uit de inleiding: "Vervoerders zijn over het algemeen tevreden."
35	Algemeen: dat het onderzoek zich met name toespitst op de meningen van respondenten, maakt het lastig om de geopperde bezwaren te wegen. Respondenten kunnen onvoldoende informatie omtrent de kwestie hebben of vooral één kant van het onderwerp zien. Ook kan het zijn dat respondenten vanuit hun bredere strategische visie vermeende problemen aankaarten. Uit de weergave van de onderwerpen komt niet naar voren hoeveel respondenten een mening zijn toegedaan of wat de weging is geweest om een bepaald punt op te nemen in het onderzoek. Het is dan ook vrij lastig om de beschreven punten te beoordelen en daarop te reageren. Met nader (feiten)onderzoek of wederhoor zou een evenwichtiger beeld kunnen worden geschetst - wat van belang is voor een evenwichtige bouwsteen in het ordeningsbesluit.
41	Ten aanzien van de alinea over transfer: hier staat dat ervaren wordt dat zowel NS als ProRail zich verantwoordelijk voelt voor transfer. Inmiddels hebben ProRail en NS recent nadere afspraken gemaakt over hun rolverdeling ten aanzien van de transfer, waardoor eventuele discussies hieromtrent zijn beslecht.
42	Bovenaan: dit is een onjuiste weergave. Partijen hebben afspraken gemaakt over het verkrijgen van data die ieder van hen nodig heeft voor de uitvoering van haar taken. Zodoende is bepaald dat NS realtime data verkrijgt voor haar beheertaak en ProRail de data verkrijgt om haar taak kan vervullen. Het is niet zo dat vanwege deze afspraak een kennisachterstand zou bestaan die tot onwenselijke situatie leidt. Wij verzoeken u dit aan te passen.
45	"Omdat NS Stations wel een prominente speler is op de stations maken respondenten zich zorgen over het borgen van de publieke belangen. Op dit moment wordt ervaren dat NS Stations de publieke belangen goed op het netvlies heeft staan." Op basis van de tweede zin blijkt dat de zorgen over de publieke belangen niet gegrond zijn. De zinnen spreken elkaar tegen. Daarom graag eerste zin schrappen.
45-46	Met betrekking tot het onderwerp 'inhoudelijke sturing' lopen een paar dingen door elkaar. De sturing van de overheid op de stations is in zoverre alleen relevant voor zover dit HSWI is. Uitsluitend dat deel wordt beheerst door de Beheerconcessie en het beheerplan. De Vervoerconcessie en ook het vervoerplan spreken over de stations, maar deze zijn eigenlijk slechts onderwerp voor sturing zover dit het vervoer raakt. Doordat niet duidelijk wordt gemaakt dat stations in beginsel buiten deze sturing vallen, wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat de sturing onvoldoende zou zijn. De sturing is eigenlijk groter dan op basis van de wet noodzakelijk is, aangezien er dus in de vervoersconcessie op meer gestuurd wordt dan alleen vervoer.
47	Er wordt de zorg uitgesproken of "de ervaren dominante positie van ProRail en NS" een knelpunt kan worden in de ontwikkeling zoals vastgelegd in TBOV. De term "dominant" wekt verkeerde suggesties, graag vervangen door een vanuit mededingingsoogpunt neutraler term. Verder misssen wij hierbij de notie dat ProRail en NS beiden zeer intensief betrokken zijn bij de uitwerking van 'ketens en knopen' binnen TBOV, en daarbij in de breedte meewerken.
48	Er wordt herhaaldelijk gesproken over NS als een 'dominante' partij. Dit is een suggestieve opmerking vanuit mededingingsrechtelijk perspectief en ook nog nooit aangenomen door ACM (zie rechtspraak m.b.t. Shakies).

48	M.b.t. het kruissubsidie-argument missen wij elke feitelijke onderbouwing. Het is in een concernverband niet vreemd dat er over en weer geldstromen lopen, dit gebeurt even zo goed bij de concerns waar andere vervoerders onderdeel van zijn. De in het NS-concern gekozen routering van middelen levert geen ongeoorloofde kruissubsidie op, zoals ook naar voren is gekomen in een onderzoek van Deloitte. Daarnaast zijn er diverse financiële verplichtingen voor NS (en ook NS Stations) op basis van diverse wettelijke grondslagen. Zo is NS onder meer verplicht voor elk van haar ondernemingen binnen de NV NS een gescheiden boekhouding te voeren. M.b.t. het vermeende risico voor het gelijke speelveld vragen wij u ook te refereren aan de Update Quick Scan van de ACM, waarin de ACM concludeert dat er geen signalen zijn dat het gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen onvoldoende geborgd wordt.
48	In aanvulling op het voorgaande punt: Voor NSR geldt daarnaast ook nog dat zij op grond van de HRN-concessie tot financiële transparantie is gehouden. Het transparantiepunt, dat hierna steeds terugkomt heeft dan ook geen basis. Voor een feitelijke bouwsteen vragen wij u nadrukkelijk dit te schrappen. Het is daarbij met name ook de vraag naar wie de transparantie moet worden geboden, dit hoeft niet direct de buitenwereld te zijn. Als IenW en MinFin voldoende zicht hebben, moet dit een voldoende waarborg zijn.
48	Reisinformatie is gereguleerd. Andere vervoerders hebben toegang tot deze informatie tegen een gereguleerd tarief, onder toezicht van de ACM. Reisinformatie heeft geen enkel verband met NS Stations (de reisinformatie zit bij NSR). Natransport is bij uitstek iets waar regionale vervoerders goed in zijn. NS heeft immers geen busbedrijf meer.
48	De ervaring dat NSR op gunstigere locaties zit dan andere vervoerders, heeft mede te maken met het feit dat het afsplitsen van regionale lijnen niet betekende dat inbreuk kan worden gemaakt op bestaande huurrechten van NSR. Inmiddels zijn op basis van de herziene Spoorwegwet aanpassingen gedaan aan de contracten, waardoor de mogelijkheid bestaat voor vervoerders om bijvoorbeeld gezamenlijk een ticketverkooppunt te exploiteren.
48	De stelling m.b.t. tot het bepalen van de “huurprijzen” is onjuist. De door NS Stations gehanteerde prijzen betreft een door de ACM goedgekeurd tarief. Dit punt moet worden verwijderd. Daarnaast speelt hier ook dat NS niet de enige aanbieder is.
49	“Door de ervaring dat diensten, zoals serviceloketten, niet altijd op de een gunstige plek worden gezet en de ervaring van dominante zichtbaarheid van NS op stations is dit relevant voor dit publieke belang.” Van serviceloketten wordt veelal door vervoerders gezamenlijk gebruik gemaakt, aangezien de reiziger ermee gediend is haar reisproductie en -info op één locatie te betrekken. Dat het publieke belang in het geding zou komen doordat NSR op betere locaties dan andere vervoerders zou zitten, is onjuist. Zie ook de eerdere opmerking op dit punt (p.48).
50	Terecht wordt opgemerkt dat binnende verschillende opties nog een tal van keuzes te maken zijn bij de uitwerking van die opties. Ten onrechte worden in het rapport echter reeds een aantal uitgangspunten als vaststaand aangenomen (zoals dat binnen optie 1 er niets of nauwelijks iets kan veranderen aan de financiele stromen). Bij optie 1 (huidige ordening met verbeteringen) dient met name als vaststaand te worden aangenomen dat er twee partijen zijn die over de stations gaan, waarbij er een zekere balans tussen de partijen dient te zijn voor een goed werkende samenwerking.
50	NS Stations heeft geen grondposities, dat is NS Vastgoed B.V.
52	Het punt van de financiële transparantie is hiervoor al behandeld; verzoek dit te schrappen.
54	Onderaan tabel 5 staat dat de positie van NS niet verandert. Wat wordt daarmee bedoeld? En waarom is dit relevant. Welke positie?
55 e.v.	In de tabel met de overall weging van de modellen, en de tabellen per optie, is onvoldoende aandacht voor de impact en onzekerheden die een wijziging in de stationsordening met zich meebrengt. Optie 2, 3 en 4 betekenen allen grote stelselwijzigingen, die vele miljoenen kosten, afleiden van het goede product voor de reiziger en waarvan de voordelen niet op voorhand evident zijn. Voor een complete bouwsteen in het ordeningsonderzoek is het belangrijk hiervan een realistisch beeld te geven. En daarbij ook te benoemen dat met deze wijzigingen de huidige goede prestaties in de waagschaal kunnen stellen.

57	In de tweede alinea worden de conclusies gebaseerd op een groot aantal aannames ten aanzien van de invulling van deze optie (verdeling van verantwoordelijkheden ten aanzien van de nieuwe entiteit). Afhankelijk van de uitwerking van deze optie, kan dit ook anders worden gesteld.
57	Onder 'voor- en nadelen' van optie 2 wordt geschetst dat het grootste voordeel van deze optie is dat het kansen creeert "om het mogelijk ongelijke speelveld en de vermeende non-compliance in de huidige situatie weg te nemen." Oftewel: het grootste vermeende voordeel van deze optie is gebaseerd op mogelijke/potentiele/vermeende zorgen van geinterviewden, die niet feitelijk onderbouwd worden in het rapport. Bij de beoordeling van de opties is het van belang uit te gaan van de feitelijke situatie, en daarbij ook de reiziger centraal te stellen. Wij verzoeken u deze passage hierop aan te passen.
57	In de tabel onder 'verantwoordelijkheden en aanspreekpunten' missen wij het punt dat het goed inregelen van verantwoordelijkheden en aanspreekpunten complex is en langdurig inregelen vraagt, met onduidelijkheid voor stakeholders en reizigers vandien.
58	Onder 'commerciele exploitatie' wordt aangegeven dat dit "mogelijk" een kans voor verbetering is. Onduidelijk is op welke manier in de nieuwe entiteit de commerciele kansen beter benut zullen worden dan in de huidige ordening. Gelet op de nieuwe balans die gevonden moet worden, zou het antwoord 'nee' moeten zijn op de vraag of dit verbeteringen oplevert op dit vlak (vgl. Schiphol-case).
58	Het oprichten van een nieuwe entiteit is wel van invloed op de DZI, aangezien de rechten en verplichtingen van NS en ProRail grotendeels zullen moeten worden opgedragen aan de nieuwe entiteit (ongeacht de ongewijzigde eigendomssituatie).
58	Inhoudelijke sturing: hier staat dat optie 2 mogelijk een kans voor verbetering biedt op het gebied van inhoudelijke sturing. Uit de argumentatie blijken echter juist *minder* mogelijkheden voor inhoudelijke sturing door het Rijk (aangezien het Rijk meer op afstand komt te staan). Correct zou dus zijn om "mogelijk" te veranderen in "niet waarschijnlijk" of een andere formulering van deze strekking.
58	De opmerking over het gelijke speelveld komt ook hier terug. Zie hiervoor, graag aanpassen.
61	Ook hier komt de opmerking over gelijk speelveld terug, graag aanpassen.
62	De suggestie wordt gewekt dat NS Stations nu dominant zou zijn, dit is onjuist.
63, 65, 67, 68, 70, 76	Ook hier komt de opmerking over gelijk speelveld terug, graag aanpassen.
64	Op het financiele plaatje ontbreekt de gebruiksvergoeding en is de rechterkolom niet gelijk aan de andere financiele plaatjes (exploiteren, etc. etc.).
67	Hier wordt een aanname gedaan dat NS voorrang zal geven aan marktdenken vs. taakdenken. Hier wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat NS niet het publiek belang in acht neemt. Er is onvoldoende aandacht voor de niet-renderende activiteiten die NS ontplooit (bijv. t.a.v. toiletvoorziening, Stationshuiskamers, etc.).
67	De voor- en nadelen miskennen dat sprake is van een gereguleerde markt, waarin eisen worden gesteld. De suggestie wordt gewekt dat NS Stations zich onafhankelijk kan gedragen. Ook hier gaat weer het punt van het gelijk speelveld mank. De vraag of het gelijk speelveld wordt verstoord heeft niks te maken met de omvang van NS Stations.
68	In de toelichting achter 'landelijk spoorbeeld' ontbreekt een stuk tekst.
69	Op het financiele plaatje ontbreekt de gebruiksvergoeding en is de rechterkolom niet gelijk aan de nadere financiele plaatjes (exploiteren, etc. etc.).
69	Tweede alinea: conclusie ontbreekt.
73	Zie de opmerking hierboven over de opmerking dat commercie soms de boventoon kan voeren.

75 In de eerste alinea staat een punt ten aanzien van het risico op bevoordeling van de eigen organisatie. Dit punt kent geen feitelijke basis. Toch blijft de zweem van bevoordeling van de eigen organisatie hangen. Wij vragen u deze zin te schrappen; of minimaal op te nemen dat bevoordeling niet feitelijk is aangetoond.

76 In tabel 15 ontbreekt de uitwerking van optie 1.

77 Tabel, optie 2, financiele stromen: ook hier mist de notie dat juist het samenbrengen van opbrengstgestuurd en budgetgestuurd werken binnen één organisatie een nadeel kan hebben: het risico is dat de entiteit goed in staat is deze twee typen van bekostiging goed te managen. Op p. 59 staat deze notie terecht wél benoemd; het verzoek is deze ook in de tabel toe te voegen om de analyse compleet te maken.

77 Ten aanzien van tabel 16 gelden de reeds gemaakte opmerkingen over dit onderwerp.

Memo

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aan Onderzoekers RHDHV

Van 10.2.e
Telefoon 06 - 10.2.e

Datum 12 februari 2020
Kenmerk NS/SCM/00006
Onderwerp Reactie NS op conceptrapport stationsordening

Beste onderzoekers,

Op 31 januari jl. ontvingen wij het concepteindrapport 'Eigendoms-, exploitatie- en verantwoordelijkheidsdeling op stations' van Royal Haskoning DHV. Tijdens de klankbordgroepbespreking van 6 februari jl. hebben wij onze feedback op hoofdlijnen toegelicht. U heeft de leden van de klankbordgroep in de gelegenheid gesteld meer gedetailleerde feedback te leveren. Wij stellen deze mogelijkheid op prijs, en bieden u hierbij graag de reactie van NS aan op het concepteindrapport. In deze brief gaan wij in op de hoofdpunten; in de bijlage vindt u een overzicht van onze specifieke opmerkingen.

Het concepteindrapport bevat belangrijke aanvullingen en verbeteringen; op punten is verdere aanvulling mogelijk
In het concepteindrapport worden de verschillende ordeningsopties zoals die door de minister (toen staatssecretaris) zijn meegegeven, op hoofdlijnen beschreven en voorzien van mogelijke voor- en nadelen. We zien in het rapport belangrijke aanvullingen en verbeteringen ten opzichte van de versie van juni 2019. Wij hebben nog een aantal suggesties om het rapport verder te verrijken zodat het als stevige bouwsteen kan dienen voor het ordeningsbesluit. Wij verzoeken u deze te verwerken bij het finaliseren van het rapport.

Een duidelijke beschrijving van de huidige situatie en welke goede prestaties er met de huidige ordening voor de reiziger geleverd worden, is belangrijk
Het gaat goed op de Nederlandse stations. Uit de StationsBelevingsMonitor (SBM) komt naar voren dat de reizigerstevredenheid de afgelopen 5 jaar is gestegen met ruim 12%. Er zijn nieuwe stations opgeleverd en stations verbouwd, voorzieningen zijn uitgebreid en stations zijn toegankelijker geworden. De prestaties voor reizigers zijn nog nooit zo goed geweest. In het rapport worden opties voor mogelijke wijzigingen in de stationsordening geschetst. De huidige situatie wordt slechts kort aangestipt. Aangezien dit de situatie is waartegen wijzigingen afgezet moeten worden, vinden wij het van belang hier uitgebreider op in te gaan.

Daarbij is het nuttig ook stil te staan bij wat ervoor heeft gezorgd dat er nu zo goed gepresteerd wordt. Wij zien als de belangrijkste succesfactor de samenwerking, balans en spanning, tussen ProRail en NS. Ook dit wordt verderop in het rapport als mogelijke verklaring aangestipt, maar het hoort ook bij de analyse van de huidige situatie.

Wijzigingen in de stationsordening betekenen grote stelselwijzigingen met een onzeker effect zonder zekere voordelen; dit verdient meer aandacht
Wijzigingen in de ordening op het gebied van stations betekenen automatisch grote stelselwijzigingen. In andere sectoren (Wmo, politie, Belastingdienst) hebben we gezien dat we de effecten hiervan niet moeten onderschatten. Zo bedragen de transitie- en transactiekosten al snel tientallen tot honderden miljoenen en kosten dit soort transities jarenlang veel energie.

Daarmee leiden ze af van waar het om gaat: het centraal stellen van de reiziger in de gehele deur-tot-deurreis. Dit is juist nu, nu er een stevige reizigersgroei op ons af komt, er grote stationsopgaven uitgevoerd dienen te worden en de sector door de voorgenomen ZBO-vorming van ProRail al in beweging is, extra belangrijk. Tot slot zijn er op voorhand geen zekere, evidente voordelen van wijzigingen in de stationsordening in te boeken.

In de uitwerking van de opties wordt hier slechts kort en vooral vanuit een positieve verwachting bij stilgestaan. Bijvoorbeeld bij de optie van een nieuwe entiteit. Hiervan worden belangrijke voordelen verondersteld (bv. efficiency), terwijl deze optie slechts zeer globaal wordt uitgewerkt en er dus heel veel niet duidelijk is. Bovendien wordt de mogelijkheid van efficiencyverbetering in de optie van samenwerking tussen ProRail en NS slechts beperkt ingeschat.

Wij schatten de kosten van en risico's op lagere prestaties door fundamentele ordeningswijzigingen ruim hoger in dan de potentiële verbetering voor de reiziger.
Om als stevige bouwsteen te kunnen dienen, is het belangrijk dat dit onderzoek een gefundeerd en onderbouwd beeld geeft van wat grote wijzigingen kunnen betekenen voor de reiziger en belastingbetaler, en hoe de verwachte verbeteringen in verhouding staan tot de risico's die hierdoor ontstaan.

Aanvulling van de beoordeling van de opties op basis van praktijkervaringen kan het rapport verder verrijken
Het rapport schetst de vier opties zoals meegegeven in de onderzoeksopzet. Bij een wat grondiger blik valt op dat de beoordeling hiervan op punten verrijkt kan worden met praktische elementen die ook een belangrijke rol spelen. Zo ontbreekt bijvoorbeeld bij de beoordeling dat NS Stations de stations 'runt' in de dagelijkse operatie, en dat NS Stations op basis van deze dagelijkse klantcontacten haar dienstverlening op stations continu verbetert en daarmee stuurt op reizigerstevredenheid. Het rapport zet ook onvoldoende in het spotlicht wat een ordeningswijziging tot gevolg heeft voor de duizenden mensen die direct of indirect op de stations werkzaam zijn. Wij leveren vanuit onze praktijkervaring graag een bijdrage aan het rapport en hebben in de bijlage daarom onze specifieke opmerkingen op een rij gezet.

Het onderzoek trekt op punten conclusies op basis van meningen en ervaringen van stakeholders. Een feitelijke onderbouwing van deze punten is van groot belang. Met name op het gebied van het gelijk speelveld is dit een zorg
Veel van de input voor het onderzoek is verzameld in gesprekken met stakeholders. Het is dan ook logisch dat bevindingen uit deze gesprekken een rol krijgen in het rapport – nadat door de onderzoekers getoetst is of deze uitspraken inderdaad in lijn zijn met beschikbare objectieve informatie. Dit lijkt op veel plekken in het rapport (nog) onvoldoende gebeurd te zijn. Bijvoorbeeld de opmerking dat ervaren wordt dat commercie soms de boventoon kan voeren (tabel S1). Onduidelijk is wat de specifieke situatie is waar hier op wordt gedoeld, of deze ervaring wordt gedeeld, door wie, hoe vaak, etc. Ook wordt niet geduid op welke wijze dit afbreuk doet aan het borgen van een publiek belang. Voor een genuanceerd beeld is het van groot belang dat deze toetsing alsnog plaatsvindt en waar nodig de passages hierop worden aangepast.

Het punt van het toetsen van uitspraken is specifiek urgent waar het gaat om uitspraken over het gelijk speelveld op stations. Dit punt komt vaak terug in het rapport, in de vorm van het beeld dat regionale vervoerders hiervan hebben. In het rapport staat dan bijvoorbeeld dat er "de schijn van een ongelijk speelveld voor vervoerders" kan bestaan, of dat "vervoerders zich zorgen maken over het risico op…". Hierdoor kan het beeld ontstaan dat er sprake zou zijn van een ongelijk speelveld. Dit beeld, dat niet met feiten onderbouwd wordt, herkennen wij niet vanuit de praktijk.

Zo zijn diensten en voorzieningen van NS Stations (en ProRail) gereguleerd en wordt toezicht op gehouden door de ACM. Er zijn nooit klachten door vervoerders over NS Stations bij de ACM ingediend. Regionale vervoerders zijn ook zeer tevreden over de dienstverlening van NS Stations ten aanzien van de gereguleerde diensten (zij geven NS Stations daarvoor een rapportcijfer 8).

Verder concludeert de ACM dat er bij de afgelopen aanbestedingen een gelijk speelveld is geweest. Met betrekking tot kruissubsidiering heeft Deloitte in 2014 geconcludeerd dat er geen ongeoorloofde kruissubsidiering plaatsvindt.

Door de focus op de interviews in het rapport kan na lezing echter ten onrechte het beeld van een ongelijk speelveld blijven hangen. Dit wreekt zich met name in de tabellen waar de opties worden samengevat. We begrijpen dat door de onderzoeksopzet er veel aandacht is voor de gesprekken met stakeholders, maar wij zouden graag zien dat dat eventuele bevindingen consequent worden gestaafd met feiten. Indien dat niet mogelijk is, verzoeken wij u betreffende passages neutraler te formuleren.

Tot slot
Wij lichten de punten uiteraard graag toe in een persoonlijk gesprek en vernemen graag hoe onze opmerkingen verwerkt worden in het definitieve rapport.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Re: Gesprek open toegang
Datum: woensdag 12 februari 2020 15:02:15
Bijlagen: image001.png

Hi,

Ok, bel ik je morgen! Onze reactie op RHDHV stuur ik je vandaag einde middag.

Groet,

10.2.e

Op 12 feb. 2020 om 12:35 heeft 10.2.e - DGB het volgende geschreven:

Dag 10.2.e
Ik vraag direct even aan de secretaresse van 10.2.e hoe het daarmee staat.
Prima, je kan mij gewoon bellen.
Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 11:58
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Ha 10.2.e
Had je al uitsluitsel over de agenda van 10.2.e? Dan kunnen we afspraak definitief maken.
Verder: schikt het je misschien om morgen even te bellen over stations? Wat zou jou uitkomen? Dank vast!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:16
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Oké!

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:15
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Laat maar even weten wat in zijn agenda past op die vrijdag, kijken we even.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:13
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Voor 10.2.e is dat sowieso moeilijk. Voor 10.2.e kan dat denk ik wel.
Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:11
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Hi 10.2.e,
Na check hier intern blijkt dat 13.00 het allerbeste uitkomt. Dat valt ook onder "vanaf 11.30";) Is dat inpasbaar voor 10.2.e en 10.2.e?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:06
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Dag 10.2.e
Dank. Lijkt mij prima. Ik plan het gesprek in bij 10.2.e en 10.2.e Is dan nog wel even onder voorbehoud: mochten zij toch niet kunnen dan wippen ze hem vanzelf uit hun agenda's.
Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 27 januari 2020 15:01
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek open toegang

Dag 10.2.e
Je had nog een reactie van me tegoed op onderstaande. Het is nog best een puzzel – van de data hieronder lijkt vrijdag de 21e vanaf 11.30 in Utrecht het beste te passen. Heb je die nog steeds als optie? Dan check ik hem ook even bij Legal namelijk.

Ik vermoed trouwens dat 10.2.e dan niet kan – maar zijn agenda is sowieso wat complex nu omdat hij op het moment niet full time werkt, en alleen vanuit huis. Mocht je dus een specifiek punt met hem willen bespreken, dan kunnen we kijken of we daar een ander moment voor kunnen vinden in februari.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 21 januari 2020 16:08
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Gesprek open toegang

Dag 10.2.e
Ik heb even 10.2.e agenda erbij gepakt. Wij kunnen allebei op de volgende dagen:
18 februari ergens tussen 12:00 en 14:00 in Den Haag.
20 februari ergens vanaf 14:00 in Den Haag of vanaf 15:00 in Utrecht.
21 februari ergens na 10:30 in Den Haag of vanaf 11:30 in Utrecht.

Met vriendelijke groet,
10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Afd. OV en Stations
+31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

245.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Conceptrapport HSL-Zuid
Datum: donderdag 20 februari 2020 09:05:18
Bijlagen: image001.png

Hi 10.2.e
Vanmiddag spreken we elkaar samen met 10.2.e Vooruitlopend hierop mail ik je alvast over het conceptrapport HSL-Zuid. Dit omdat ik van Berenschot begrijp dat zij ook vanmiddag bij jullie zijn voor een overleg met 10.2.e 10.2.e en 10.2.e . Ik cc 10.2.e daarom bij deze mail.
Afgelopen vrijdag zouden we van Berenschot het conceptrapport HSL-Zuid ontvangen. Inmiddels begrijpen we dat ze na overleg met jullie alleen een zeer beknopte passage kunnen sturen.
Ik zal je niet vermoeien met hoe dit zich verhoudt tot de NDA die we met Berenschot hebben afgesloten ;), maar wil aan jou het volgende voorleggen: volgens ons helpt het alleen maar als wij tijdig een fact check op het conceptrapport kunnen doen. Bijvoorbeeld om te zien of zaken correct geïnterpreteerd zijn. Ondanks de expertise van Berenschot kan het immers, met de beste bedoelingen, gebeuren dat er ergens iets niet helemaal correct wordt verwoord, of een conclusie in de praktijk net anders zit.
Als deze check pas kan plaatsvinden nadat de minister het rapport heeft gezien, lopen jullie het risico weet terug te moeten en tijd te verliezen. Vanuit die blik lezen we graag snel mee. Dat was ook de afspraak met Berenschot, en zo is het ook bij de andere bouwblokken tot nu toe gegaan. Dat heeft volgens ons ook geholpen in de totstandkoming van die (concept)rapporten. We vinden het oprecht jammer dat jullie nu voor HSL-Zuid een andere route lijken te kiezen.
Zou jij het bovenstaande daarom mee willen nemen in jullie overwegingen richting het overleg met Berenschot vanmiddag? Als je hierover vragen hebt, hoor ik het graag.
Tot vanmiddag!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DBO 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e @utrecht.nl
Cc: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e BSK
Onderwerp: Derde Stakeholdersbijeenkomst marktordening
Datum: donderdag 27 februari 2020 13:40:32

Geachte heer / mevrouw,
Graag nodig ik u uit voor een derde stakeholdersbijeenkomst in het kader van het besluit dit voorjaar over de marktordening op het spoor na 2024.
De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 12 maart van 11:00 tot 12:30 uur op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Lekzaal).
U ontvangt op korte termijn, maar uiterlijk volgende week, een agenda voor de bijeenkomst.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: inplannen Regulier werkoverleg Stations voor heel 2020
Datum: maandag 2 maart 2020 16:13:28
Bijlagen: image001.png

Ok, dank voor je (snelle) reactie en wacht even af hoe 10.2.e reageert.

Gr 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Datum: maandag 02 mrt. 2020 2:29 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: inplannen Regulier werkoverleg Stations voor heel 2020

Hoi 10.2.e
Dank. Ik heb het doorgestuurd aan 10.2.e Zij zal het oppakken. Groetjes,
10.2.e
PS. Ik twijfel of 10.2.e nog steeds de juiste persoon is ivm andere werkzaamheden, maar zij zal zelf wel reageren.

10.2.e
10.2.e Team Vervoerders
06 10.2.e

NS

NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 2 maart 2020 14:22
Aan: 10.2.e @prorail.nl' ; 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.g
Onderwerp: inplannen Regulier werkoverleg Stations voor heel 2020

250.

Dag 10.2.e en 10.2.e
Het opnieuw inplannen van Regulier werkoverleg Stations is hier even blijven liggen en wordt nu opgepakt door 10.2.e.
Ik stel voor elkaar iedere vier weken in Utrecht (bij NS Stations en/of bij ProRail) te spreken ergens op ma-di-do aan begin (vanaf half tien) of eind van de dag (half vier) en maximaal 1,5 uur. Als jullie het korter/langer willen en/of met een andere frequentie dan graag even replyen hierop.
@10.2.e : zoals zonet besproken met je: graag Regulier werkoverleg Stations gaan inplannen voor de rest van dit jaar met mij, 10.2.e 10.2.e en 10.2.e, bvd.
@10.2.e & 10.2.e: kunnen jullie 10.2.e behulpzaam zijn bij het vinden van een geschikte locatie bij ProRail en/of NS Stations, bvd.
Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 9 december 2019 16:55
Aan: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: voorbereiding Directeurenoverleg Stations volgende week woensdagmorgen

Hoi 10.2.e en 10.2.e
@10.2.e: zoals net telefonisch besproken.
@10.2.e: ook voor jou.
DO-overleg voor komende woensdag gaat - gezien gebrek aan agendapunten - niet door.
10.2.e gaf aan dat hij graag een keer kennismakingsgesprek met Anneke de Vries wilde hebben en dat is ingepland op woensdagmiddag 15 januari 2020 zag ik zonet.
2020:
Ik stel ook voor dat we in het nieuwe jaar in januari ook weer een keer 'op werkvloerniveau' een aantal actuele stationzaken bespreken die (politiek) zouden kunnen opspelen. Het heeft namelijk mijn voorkeur zoveel mogelijk van dit soort zaken waar mogelijk op werkvloerniveau pro-actief op te lossen en alleen daar waar nodig functioneel te escaleren op middenmanagementniveau 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e) en als zij er niet uitkomen pas op DO-niveau 10.2.e Ans, Anneke).
Zijn jullie hier ook voorstander van?
Zo ja: kan wat mij betreft in Utrecht (maar jullie mogen ook naar Den Haag komen) en laat ik secretaresse een afspraak inplannen voor in januari 2020
Als ik even inventariseer wat ik laatste tijd langs heb zien komen kom ik tot de volgende agendapunten, vullen jullie ook daar waar nodig even aan:
BRW

-.... (graag aanvullen svp)?
Met vriendelijke groet,
10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 5 december 2019 16:27
Aan: 10.2.e @prorail.nl' 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: voorbereiding Directeurenoverleg Stations volgende week woensdagmorgen

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Volgende week woensdagmorgen van 9-11 uur staat er een Directeurenoverleg Stations (DO-Stations) ingepland.

Ik dien komende maandag de voorbereiding voor 10.2.e gereed te hebben.

Weten jullie wat jullie directeuren zouden willen bespreken?

Ik schat in dat 10.2.e wel geïnteresseerd is in de laatste stand van zake m.b.t. het gezamenlijke initiatief van ProRail en NS Stations om beter samen te willen werken (het 'McKinsey-traject').

@10.2.e: nu Ans Rietstra Directeur Operatie is geworden vroeg ik me af of ze wel/niet nog 'stations blijft doen' (en zo niet: of er al zicht is op wie dan wel).

Nog even wat anders:

BRW

Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e - DBO 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @pzh.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @transdev.com; 10.2.e @arriva.nl 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @rover.nl
Cc: 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @gvb.nl; 10.2.e @arriva.nl; 10.2.e @amsterdam.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @ns.nl; 10.2.e @vervoerregio.nl; 10.2.e @dova.nu; 10.2.e @arriva.nl 10.2.e keolis.nl; 10.2.e @htm.nl; 10.2.e @ret.nl; 10.2.e @rover.nl; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; Postbus DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: derde stakeholdersbijeenkomst van het besluit over de marktordening donderdag 12 maart
Datum: woensdag 4 maart 2020 11:16:56

Geachte heer/mevrouw,
Vorige week heeft u een uitnodiging ontvangen voor de derde stakeholdersbijeenkomst van het besluit over de marktordening op het spoor na 2024. De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 12 maart van 11:00 tot 12:30 uur op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Lekzaal, 11e verdieping).

Tijdens de tweede stakeholderbijeenkomst op 5 december jl. hebben we een goede discussie gehad naar aanleiding van het te hanteren afwegingskader bij het nemen van het marktordeningsbesluit. Twee aandachtspunten sprongen eruit: de gekozen variant voor gunning en reikwijdte van het HRN moet vooral de grote opgaven voor het ov faciliteren en er moet voldoende flexibiliteit ingebouwd worden om veranderende wensen in de toekomst op te vangen.

Helaas hadden we de vorige bijeenkomst onvoldoende tijd om uitgebreid met elkaar van gedachten te wisselen en alle standpunten voldoende aan bod te laten komen. We nodigen u daarom uit om een korte presentatie te geven om uw positie en wensen voor het marktordeningsbesluit toe te lichten. Na de presentatieronde kunnen we plenair doorspreken.

Wanneer u voor uw presentatie gebruik wilt maken van audiovisuele middelen kunt u dit doorgeven aan 10.2.e – 06 10.2.e of 10.2.e @minienw.nl

We beëindigen de bijeenkomst met een korte presentatie van de uitkomsten van het onderzoek ‘Effecten van openbaar aanbesteden van het ov’. Dit onderzoek is inmiddels bijna gereed, en toont een goed beeld van de ontwikkelingen van het ov sinds de introductie van de marktwerking aan het begin van deze eeuw.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Voorstellen gesprek over stations
Datum: woensdag 4 maart 2020 11:27:48
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e en 10.2.e,
Zoals zojuist besproken met 10.2.e geef ik hierbij de contactgegevens door voor de personen die namens NS zullen deelnemen aan het gesprek over stations:
10.2.e : 10.2.e @nsstations.nl; agenda via 10.2.e @nsstations.nl
10.2.e : 10.2.e @nsstations.nl; agenda via 10.2.e @nsstations.nl
10.2.e : 10.2.e @ns.nl
Fijn als jullie de datumvoorstellen kunnen toesturen. Dank vast daarvoor!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 25 februari 2020 08:45
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: Voorstellen gesprek over stations
Dag 10.2.e
Wij zouden graag een uur met NS om de tafel willen over stations. 10.2.e van NS zoekt uit wie er aan de kant van NS aanschuiven. Zou jij 10.2.e (in CC) enkele voorstellen willen doen voor momenten dat dit past in 10.2.e agenda? Liefst eerste helft maart.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Afd. OV en Stations
+31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

---

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Spoorordening vanaf 2025 – Verdieping prestaties NS in internationale context

Bedrijfsvertrouwelijk

Om spoorprestaties van Nederland in kaart te brengen, is er gebruik gemaakt van drie type vergelijkingen

Selectie van vergelijkbare Europese landen

- Internationale benchmark met vergelijkbare landen uit Noord-West Europa op basis van
  - Spoorinfrastructuur: complexiteit spoornetwerk, spoorintensiteit, aantal vervoerders
  - Operatie: afstand, snelheid, verkeersdrukte
- **Peers**

Selectie op basis van markt-ordening in Europa

- Vergelijking van spoorsysteem in Nederland met verschillende marktordeningsvormen
- **Volledig geliberaliseerd**
- **Gedeeltelijk geliberaliseerd**
- **Volledig onderhands gegund**

Verenigd Koninkrijk

- Voorbeelden uit VK voor langetermijneffecten van liberalisering
- Geliberaliseerde markt met netwerkintensiteit dichtst bij intensiteit van NL (maar 33% lagere intensiteit dan NL; VK: 90 vs NL 134)[1]

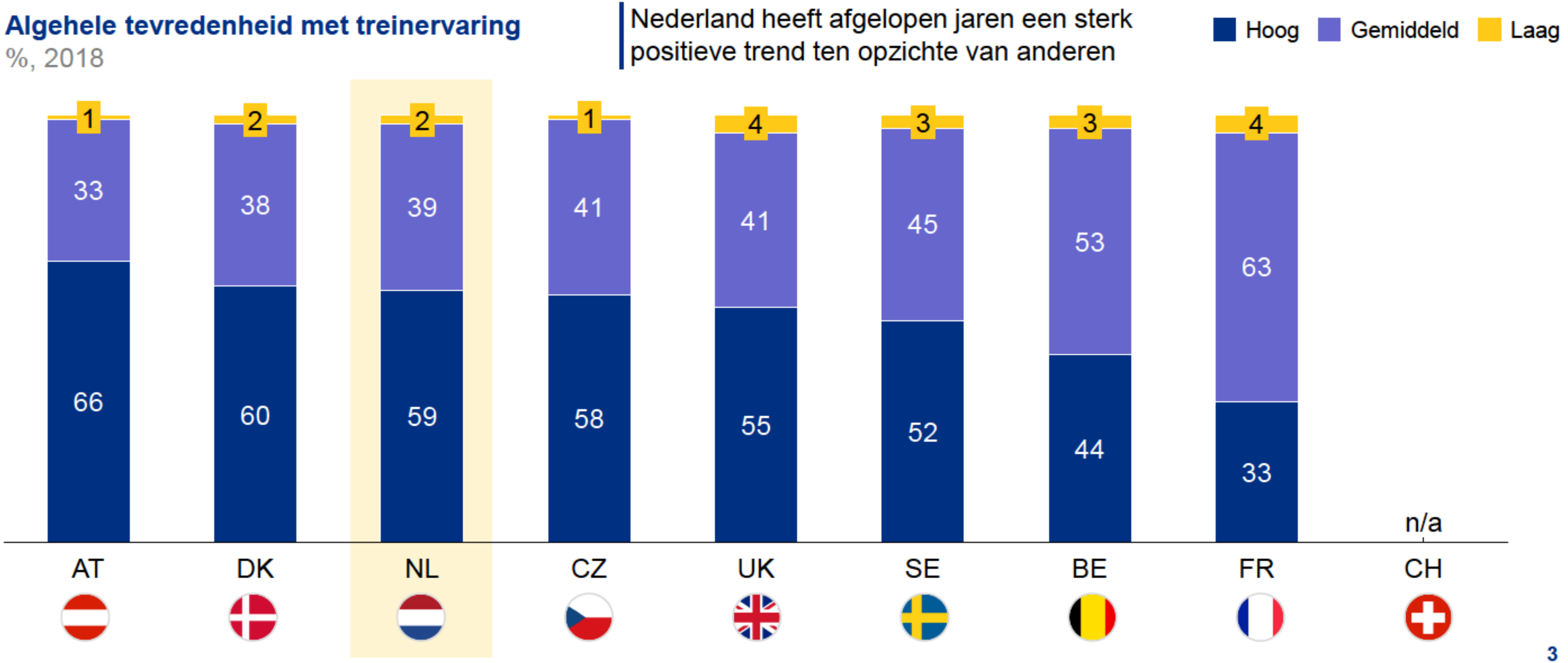
1 Passagierstreinen per dag per routekm, DK: 84, AT: 56, DE: 58, IT: 44, CZ: 37, SE: 31, PL: 23,

Bron: IRG Rail Market Monitoring Report, 2019

Het huidige spoorsysteem scoort uitstekend op goede bereikbaarheid: Nederland scoort steeds hoger op reizigerstevredenheid ten opzichte van peers

Algehele tevredenheid met treinervaring
%, 2018

Nederland heeft afgelopen jaren een sterk positieve trend ten opzichte van anderen



Bron: European Commission Eurobarometer: Europeans' satisfaction with passenger rail services, 2018

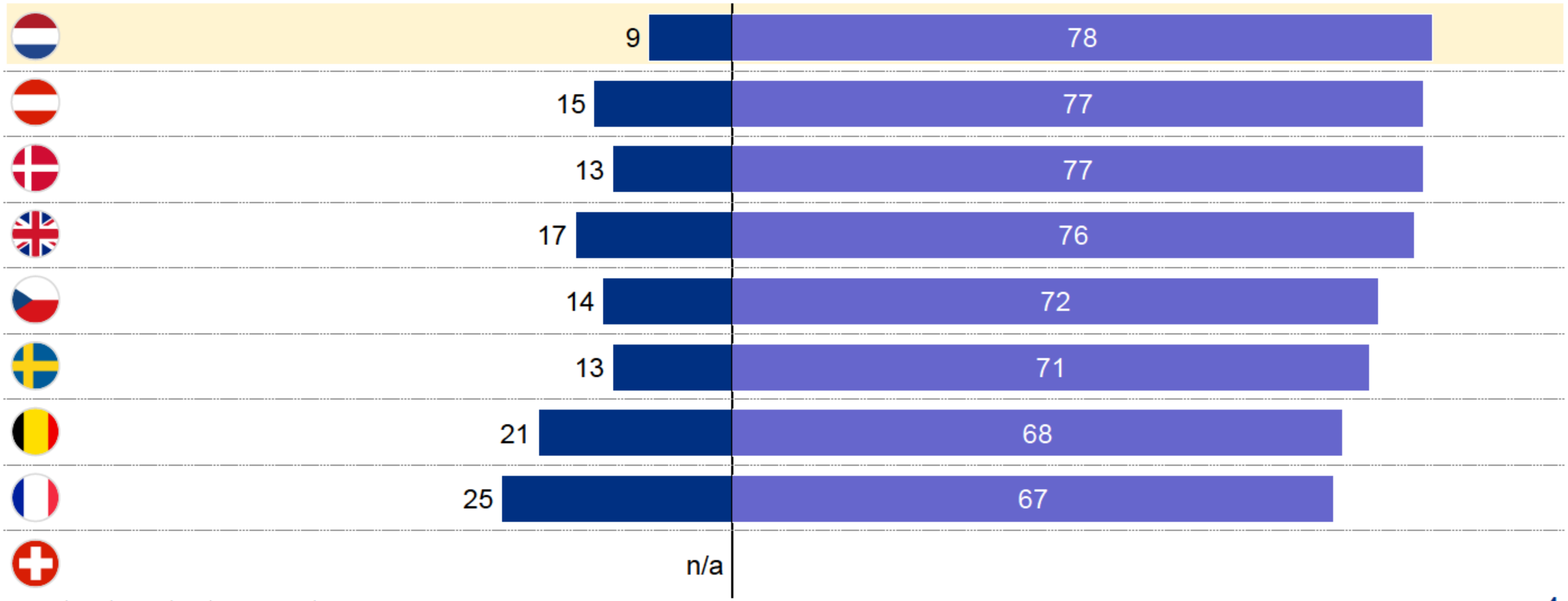
Het huidige spoorsysteem scoort uitstekend op goede bereikbaarheid: Nederland presteert het beste t.o.v. peers op reizigerstevredenheid over treinfrequentie

263.

Reizigerstevredenheid treinfrequentie[1]

%

Tevreden Ontevreden



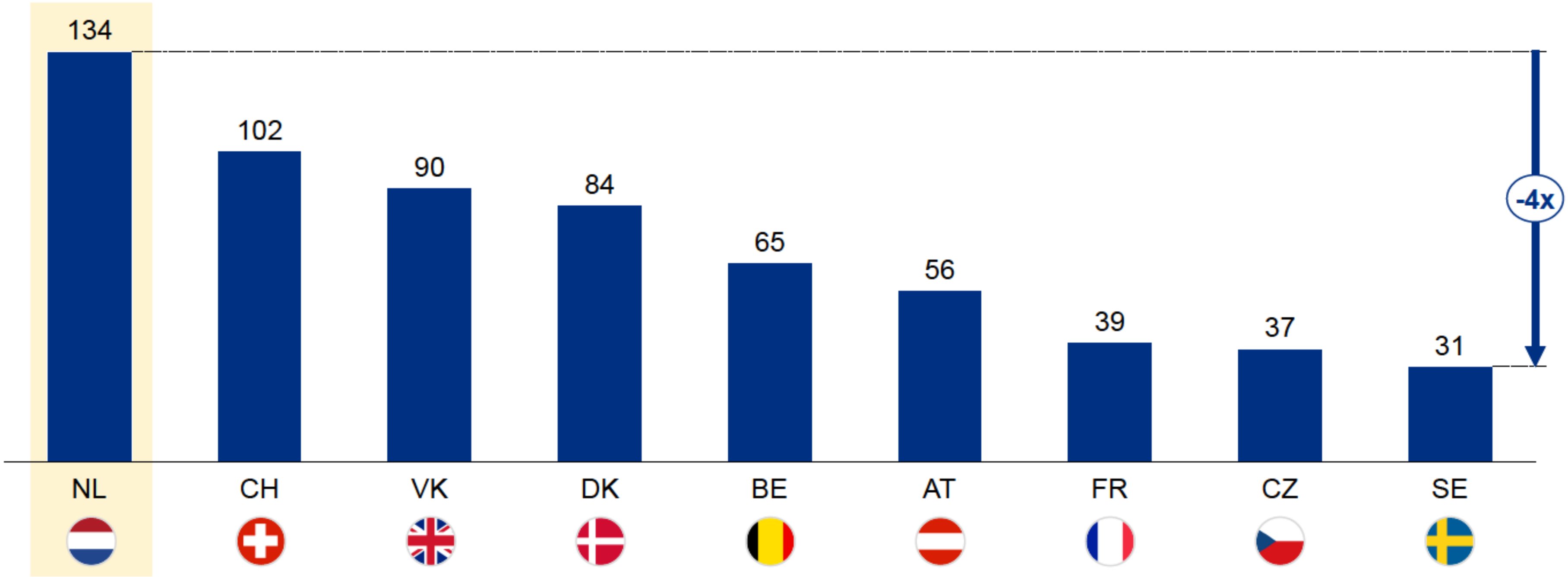
1 'Weet ik niet' en 'Niet van toepassing' niet weergegeven

Bron: European Commission Eurobarometer: Europeans' satisfaction with passenger rail services, 2018

Nederland scoort uitstekend in de benchmarks[1], bij zeer intensief spoorgebruik 253.

Intensiteit van het netwerkgebruik voor passagiersvervoer

Passagierstreinen per dag per routekilometer, 2017



[1]Bronnen: IRG Rail Market Monitoring Report (2019); NS benchmark (2013); NS/ProRail benchmarks (2016, 2019); NS jaarverslag (2018).

Spoorordening kent verschillende gradaties van gunning

253.

Volledig onderhands gegund ← Gedeeltelijk geliberaliseerd → Volledig geliberaliseerd

Voorbeeld van landen met marktordening

HRN

- Integraal onderhands
- Deel onderhands, deel aanbesteed
- Verregaand / volledig aanbesteed
- Open toegang waar mogelijk, overig aanbesteed









HSL

- Integraal onderhands
- Deel onderhands, deel aanbesteed
- Verregaand / volledig aanbesteed
- Open toegang

Stations

- Stations in samenwerking tussen vervoerder en inframanager
- Stations in exploitatie bij vervoerder
- Stations bij inframanager in holding van grootste vervoerder
- Stations grotendeels bij onafhankelijke inframanager[1]
- Stations als onafhankelijk (staats)bedrijf[2]

1 In VK: geldt voor grootste stations, rest in exploitatie b j vervoerders

2 In SE: geldt voor grootste stations, rest in exploitatie bij inframanager

Bron: ABD TopConsult: Kiezen voor een goed spoor; Van de Velden: Europese spoorwetgeving vereist nationale uitwerking, 2019

Nederland presteert uitstekend in vergelijking met landen met andere ordening van het spoor

253.

Best presterende drie

Slechtst presterende drie

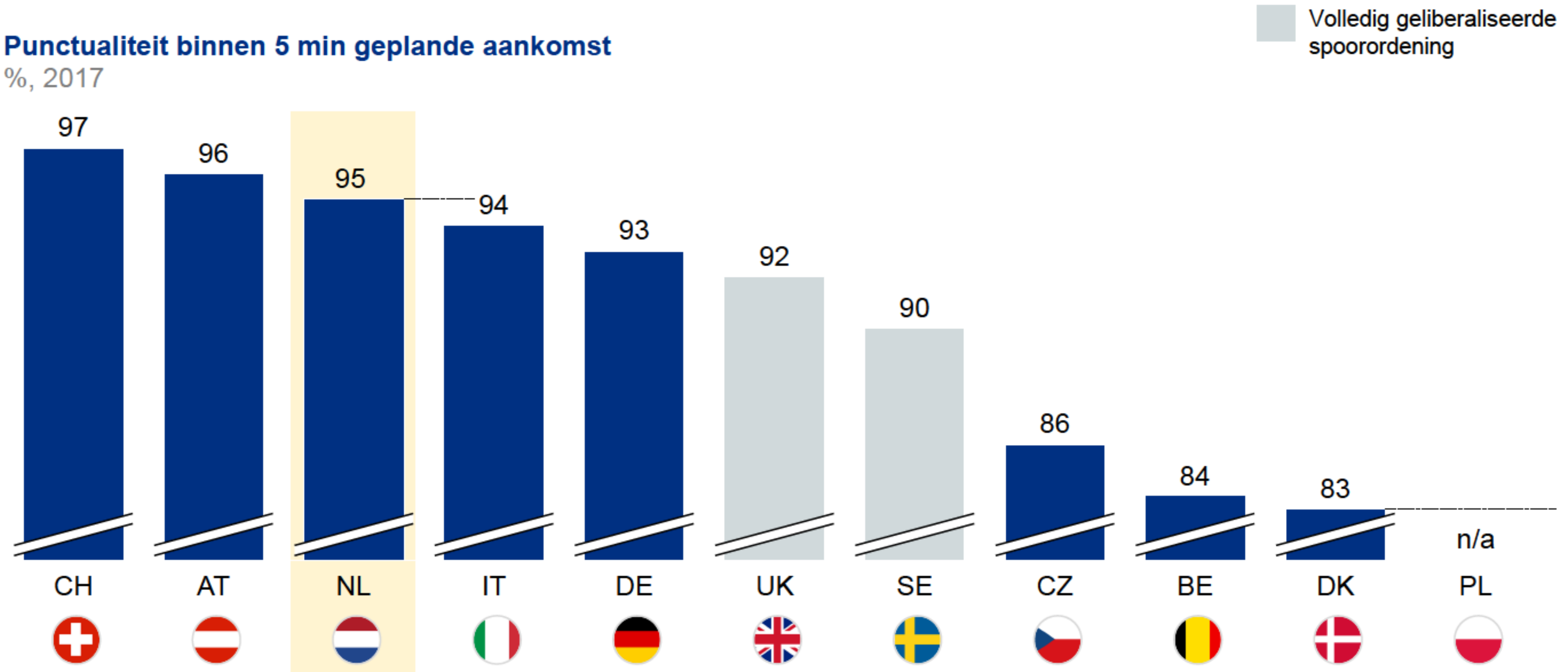
Volledig onderhands gegund ⟷ Vrije toegang

			Eenheid											
Drempelloze deur-tot-deur reis	Spoorbenutting	Intensiteit	*Treinen/dag/ reizigerskm*	134	102	54	44	58	23	84	37	56	31	90
		Reizigers-tevredenheid	%	59	n/a	44	27	33	45	60	58	66	52	55
	Goed bereikbaar	Tevredenheid frequentie	%	78	n/a	68	59	69	60	77	72	77	71	76
	Betrouwbaar	Punctualiteit	%	95	97	84	94	93	n/a	83	86	96	90	92
	Stations	Onderhoud en schoonheid	%	80	n/a	71	38	52	71	72	58	86	74	81
		Parkeer-faciliteiten	%	59	n/a	50	35	45	48	48	36	56	43	46

Bron: IRG Rail Market Monitoring, 2019; European Commission Eurobarometer: Europeans' satisfaction with passenger rail services, 2018; Europese Commissie, Vijfde verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, 2016

Zwitserland, Oostenrijk en Nederland zijn amper tot deels geliberaliseerd en scoren het hoogst op punctualiteit

Punctualiteit binnen 5 min geplande aankomst
%, 2017

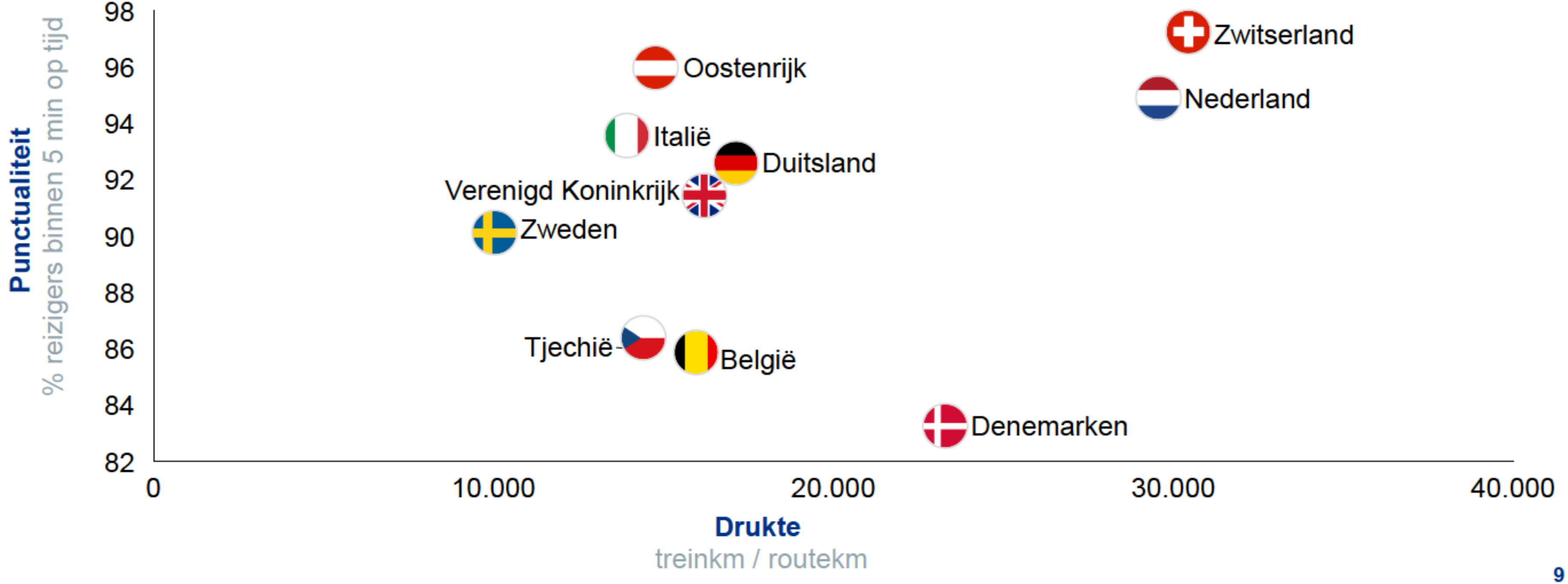


Bron: NS Jaarverslag 2018

Liberaliseren en betrouwbaarheid: punctualiteit van hoog intensieve spoornetwerken ligt over het algemeen hoger als het spoor niet geliberaliseerd is

Punctualiteit binnen 5 min geplande aankomst

%, 2016



Bron: Europese Commissie, Vijfde verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, 2016

Liberaliseren en betrouwbaarheid: in het VK zijn maar liefst drie concessies gerenationaliseerd

253.

FINANCIAL TIMES

Stagecoach launches second legal claim against UK government

Train operator claims DfT was wrong to kick it out of tender process for three rail franchises

Stagecoach and Arriva sue over rail franchise bids

Operators say government breached statutory duties on pension liability change

Charlie Cornish

The UK needs an integrated rail and road plan



Northern Rail subsidies soared by £120m in a year as it faces being renationalised

> Northern Rail is the **third franchise failure** since 2018, after East Coast and ScotRail. The government is already considering **changes to the privatized railway system**

> The case could further **undermine the privatised rail system**, which is already beset by problems with a **number of operators struggling financially**

> Stagecoach says **UK rail franchising system is in "crisis"**

> The **fragmented rail system does not work.** The government should bring track and train together under one company in public ownership
>
> *- Andy McDonald, shadow transport secretary*

> De spoorwegen [in het VK] kampen met fragmentatie, een gebrek aan coördinatie en verouderde infrastructuur met capaciteitsgebrek.
>
> Het Verenigd Koningrijk denkt hardop na over het afschaffen van het franchisesysteem
>
> *- Het Financieele Dagblad,*
> *- 13 feb 2020*

> At least six rail franchises have run into trouble for various reasons in recent years, with **many suffering financial difficulties**. Under the franchise system, contracts are let to private companies for a set period of up to a decade
>
> *- The Times, 27 jan 2020*

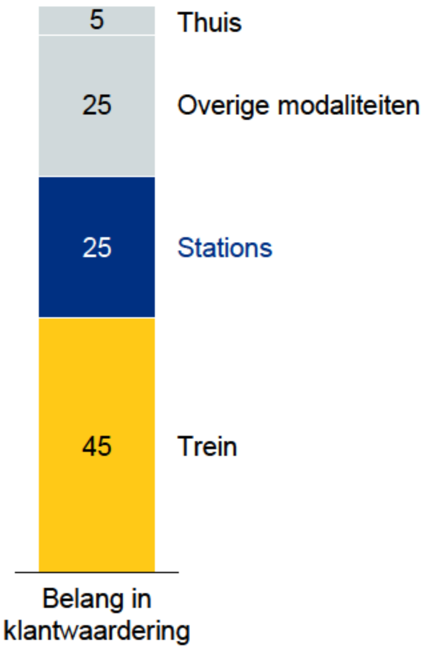
Bron: Financial Times; The Times; Het Financieele Dagblad

Stations: NL scoort hoog op tevredenheid met stations

253.

Belang in de reizigerswaardering in deur-tot-deur reis[1]

%, 2011

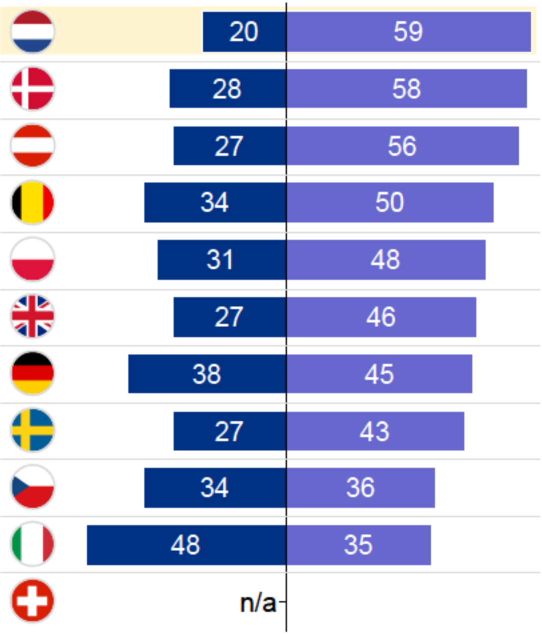


Nederland scoort hoog op tevredenheid met stations[2]

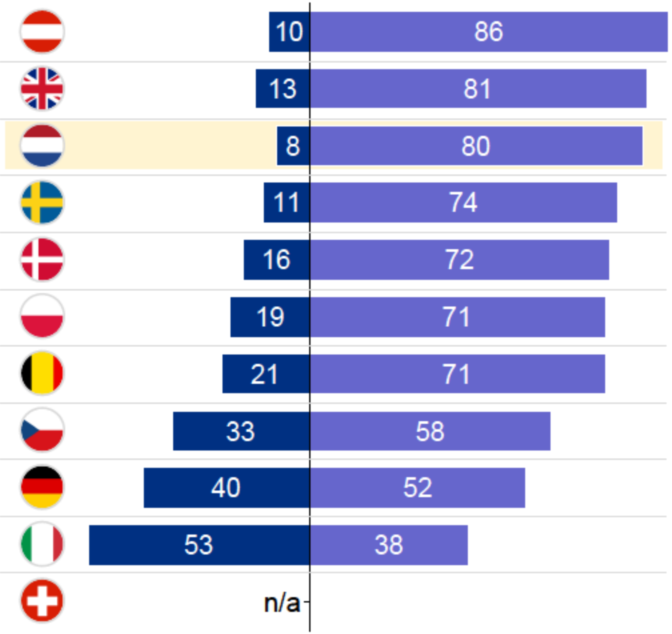
%, 2018

Tevreden
Ontevreden

Parkeerfaciliteiten



Onderhoud en schoonheid



'Weet ik niet' en 'Niet van toepassing' niet weergegeven

[1] Bron: Klanttevredenheidsonderzoek NS

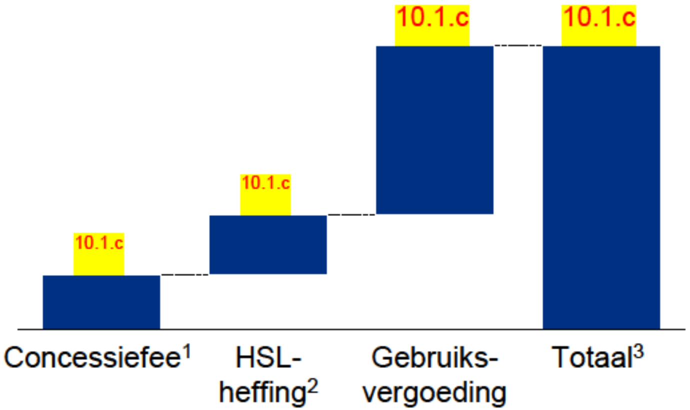
[2]Bron: European Commission Eurobarometer: Europeans' satisfaction with passenger rail services, 2018

Appendix

253.

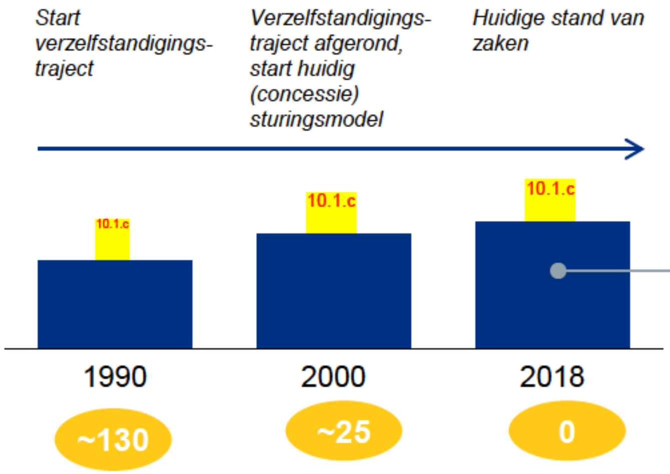
NS levert een financiële bijdrage aan Nederland van 10.1.c en daarboven een dividend van jaarlijks 10.1.c 253.

Financiële bijdrage (ex-dividend) aan NL voor volledige concessieperiode, 2015-24
EUR mln



HRN heeft geen subsidieafhankelijkheid: vervoersopbrengsten dekken de kosten[4], %

x Overheidssubsidie



Van deze dekking, worden gebruiks-vergoedingen en dividend 10.1.c per jaar) betaald aan de staat

1 Jaarlijkse kosten van 10.1.c 2 Indirecte bijdrage via ProRail, aan I&W, o.b.v. prijspeil 2010 3 Exclusief dividenduitkering aan Ministerie van Financiën
4 Berekend als vervoersopbrengsten zonder overheidssubsidie, als percentage van de totale kosten (minus de concessieprijs en gebruiksvergoeding)

Bron: NS intern

NS heeft concrete plannen om Nederland bereikbaar te houden

253.

Vaker rijden

Verhoging van frequenties

Fijnmaziger rijden in de Randstad

Gepersonaliseerd en comfortabel

Verbetering (digitale) klantrelatie door moeiteloos plannen, boeken en betalen

Nieuw materieel met innovatief interieur

Meer maatwerk voor regio's

Sneller van en naar Randstad

Aanbieden regionaal gedifferentieerd aanbod

Internationaal beter verbonden

Meer en snellere verbindingen naar EU hoofdsteden

Groei internationale reizigers

Stations als integraal knooppunt

Drempelloos van deur tot deur

Ruim aanbod van eigen modaliteiten en samenwerking met partners



Bron: NS intern

Spoorordening vanaf 2025 - Nederland duurzaam bereikbaar

Nederland staat voor grote en urgente opgaven. Een aanbod aan openbaar vervoer dat aansluit bij de wensen van de reiziger is onderdeel van de oplossing om ons land duurzaam in beweging te houden. Het spoorvervoer heeft hierbinnen een belangrijke rol, en is een groot onderdeel van de gehele deur-tot-deurreis. Daarom is het van groot belang dat de spoorordening bijdraagt aan de belangrijke rol van reizen met de trein in Nederland en het spoorvervoer verder brengt.

Samen met de OV-sector hebben we in Toekomstbeeld OV onze ambitie voor 2040 geschetst: we willen dat reizigers meer, betrouwbaar, veilig, gemakkelijk en tegen een aantrekkelijke prijs kunnen reizen, zowel binnen regio's en tussen landsdelen als internationaal. Daarbij optimaliseren we de gehele deur-tot-deur-reis en benaderen we mobiliteit als één geheel: we gaan van modaliteit naar mobiliteit. Dat doen we binnen de context van de flinke reizigersgroei die we op ons af zien komen.

Alleen met deze integrale aanpak kunnen we alle delen van Nederland verbinden, verstedelijking mogelijk maken door nieuwe woonwijken zonder files te ontsluiten en bijdragen aan de klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld door vliegen op korte afstanden te vervangen door treinreizen. Het OV is zo onderdeel van de oplossing voor de grote vraagstukken waar we als Nederland voor staan (klimaatopgaven, verstedelijking, de bediening van de verschillende regio's en het accommoderen van de forse reizigersgroei) en heeft zo een maatschappelijke functie. Dit Toekomstbeeld is niet vrijblijvend: we streven samen naar een klantoordeel van een 8 voor het OV in 2040.

Het is belangrijk dat de spoorordening vanaf 2025 het reizen met de trein in staat stelt hieraan een belangrijke bijdrage te leveren. Belangrijke elementen hierin zijn integrale sturing op het publieke belang, innovatie en samenhang en samenwerking. Zo brengen we het spoorvervoer in Nederland verder.

Het nationale spoor is een integraal samenhangend netwerk: het is daarom nodig dat we dit ook zo blijven behandelen

Het Nederlandse spoorwegnet is het meest intensief bereden spoorsysteem van Europa. Het hoofdrailnet (HRN) is goed voor meer dan 80% van het totaal aantal reizigerskilometers per trein in Nederland. Het hoofdrailnet, waarvan de diensten op de HSL-Zuid een geïntegreerd onderdeel vormen, is een vervoerkundig, logistiek en commercieel samenhangend netwerk. Juist de combinatie van Intercity's en Sprinters en tussen drukke en rustigere lijnen zorgt voor een geheel dat op al deze aspecten aantrekkelijk is. De komende jaren groeit het aantal reizigerskilometers op het hoofdrailnet sterk. Om die groei te kunnen accommoderen, is het van belang dat we de samenhang intact laten. Opknippen (ongeacht de manier waarop) zal ten koste gaan van de samenhang waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Nu kan bijna 80% van de reizigers op het hoofdrailnet zijn of haar reis zonder overstap maken. Uit onderzoek blijkt dat bij opknippen van het netwerk reizigers vaker moeten overstappen. Doordat de dienstregeling dan niet langer integraal geoptimaliseerd wordt, krijgt de reiziger ook te maken met slechtere aansluitingen.

Bij opknippen ervaart de reiziger ook niet langer eenduidige kaartsoorten en tarieven en betaalmiddelen en reisinformatie. Dat leidt onder meer tot veel vaker 'omchecken' en dus meer ongemak en mogelijk tot hogere kosten voor de reiziger. Zelfs bij een beperkte vorm van opknippen (decentralisatie van enkele Sprinterdiensten) is de kans op te weinig capaciteit op het spoor en interferentie met het Intercitynetwerk (meer afstemming) reëel en groter dan op de lijnen die al eerder gedecentraliseerd zijn.[1]

Bovendien zijn in alle opknipscenario's investeringen van vele tientallen tot honderden miljoenen euro's in de infrastructuur nodig om de capaciteit voor de reiziger op orde te houden. Voorbeelden zijn investeringen in keersporen en behandel- en opstelcapaciteit. Aanpassingen in de infrastructuur zijn bovendien in veel gevallen niet of slechts moeizaam ruimtelijk in te passen: voor uitbreiding op belangrijke knooppunten als Amsterdam en Utrecht is simpelweg weinig tot geen ruimte.

Tot slot neemt vanwege verhoogde risico's op vertraging en uitval door opknippen ook de betrouwbaarheid af: er komen meer partijen met ieder met hun eigen belangen en de flexibele inzet van personeel en materieel is bij verstoringen minder mogelijk omdat vervoerders diensten en treinen immers niet van elkaar kunnen 'overnemen'.

[1] Twynstra & Gudde / Decisio, Quick scan mogelijke decentralisatie vier sprinterlijnen, 2018

Een goede bereikbaarheid van Nederland, vanuit reizigers- en maatschappelijk perspectief, is het beste te realiseren met publieke en flexibele sturing via een onderhands gegunde HRN-concessie

Het OV in Nederland dient een cruciaal publiek belang: een goede bereikbaarheid en betrouwbaar en betaalbaar kunnen reizen, voor iedereen. Met een onderhands aan een staatsdeelneming gegunde concessie voor het nationale spoornetwerk blijft de overheid nauw betrokken bij de uitvoering van de concessie en is er de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen als het publiek belang hierom vraagt. Een onderhands gegunde concessie stelt de overheid bovendien in staat om samenwerking te organiseren in de sector, gericht op het verdienvermogen van Nederland. Samenwerking versterkt de samenhang en executiekracht die nodig zijn om de verwachte urgente opgaven mee het hoofd te bieden. Zo kan er integraal en flexibel op de behoeften en wensen van de maatschappij worden gestuurd en kunnen synergiën en schaalvoordelen worden gerealiseerd.

Deze flexibele sturing geven we vorm via onder andere de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, het jaarlijkse vervoerplan en sturing via individuele programma's. Bij grote projecten als PHS, ERTMS, innovaties of bij nieuwe ambities op het gebied van toegankelijkheid of gemakkelijk betalen in het OV heeft de overheid een sterke positie. Een aanbesteed contract met een commerciële partij kent deze flexibiliteit gericht op het publieke belang in veel mindere mate, omdat hierbij veel details vooraf gecontracteerd moeten worden. Bij een aanbesteed contract bestaat het risico dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om bij te sturen tijdens de loopduur van de concessie of dat de commerciële partij hiertoe niet bereid is, of alleen tegen een hoge meerprijs. Het ligt voor de hand dat een commerciële partij de dienstverlening voornamelijk optimaliseert met oog op het rendement in plaats van in het belang van de Nederlandse reiziger, ook als deze partij een buitenlandse staatsdeelneming is.

De sturing op het publieke belang wordt nog verder versterkt wanneer de aandelen van de vervoerder op het hoofdrailnet in handen zijn van de staat: de belangen van aandeelhouder en concessieverlener komen dan immers (grotendeels) overeen. Een grote, maatschappelijke speler handelt vanuit maatschappelijk oogmerk en denkt met de overheid mee over ontwikkelingen op lange termijn. Deze vanzelfsprekendheid verdwijnt bij het opknippen of het aanbesteden van het hoofdrailnet. Het vraagt in dat geval ook om grote investeringen voor de overheid om de coördinatie, sturing en kennis op een complex railsysteem te behouden.

De huidige werkwijze met de integrale, onderhands gegunde concessie met aandeelhouderschap van de minister van Financiën werkt goed. Maar ook de aansturing werkt: de overheid kan nu direct sturen op de prestaties van NS. De sturing via kpi's met bodem-, progressie- en streefwaarden, de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, het jaarlijkse vervoerplan en de sturing via individuele programma's heeft in de eerste helft van de concessieperiode tot de beste prestaties ooit voor de reiziger geleid.

Tegelijkertijd is NS zelf verantwoordelijk voor een financieel gezonde bedrijfsvoering. NS ontvangt geen subsidie. In plaats daarvan betaalt NS een jaarlijkse concessievergoeding 10.1.c voor het hoofdrailnet, 10.1.c voor de HSL-Zuid) en ProRail een gebruiksvergoeding 10.1.c). Over haar nettoresultaat keerde NS de afgelopen jaren bovendien gemiddeld 10.1.c aan dividend uit aan het ministerie van Financiën. Dit is heel anders bij partijen in regionale concessies die via een openbare aanbesteding gegund worden. Zij ontvangen subsidies, worden gecompenseerd voor de gebruiksvergoeding en, indien zij onderdeel zijn van buitenlandse (staats)bedrijven, vloeit hun winst weg naar het buitenland in plaats van dat het ingezet wordt voor Nederland.

Een ordening die bijdraagt aan innovaties voor de reiziger

Innovaties in de spoorsector worden steeds belangrijker om het volle netwerk efficiënt te benutten en om de groei te kunnen accommoderen. De afgelopen jaren zijn er op dit gebied al belangrijke innovaties ontwikkeld, zoals de frequentieverhoging op de A2-corridor (elke tien minuten een Intercity), de verbeterde bijsturing bij grote verstoringen en een tablet voor machinisten en een smartwatch voor hoofdconducteurs die zorgen voor een betere punctualiteit.

Ook op andere gebieden hebben innovaties de reis comfortabeler en gemakkelijker gemaakt. Voorbeelden zijn dynamische reisinformatie, ook over drukte van specifieke treinen met de Zitplaatszoeker, en de verbetering van ketendiensten zoals de OV fiets. Voor reizigers met een visuele beperking heeft NS Perronwijzer geïntroduceerd: deze app leest perroninformatie voor.

In de komende jaren neemt het belang van innovatie alleen maar toe: er is een nieuwe systeemsprong nodig om Nederland ook bij de stevige reizigersgroei bereikbaar te houden. Dit is alleen mogelijk in een spoorsector die goed en in samenhang georganiseerd is. Bijvoorbeeld bij het uitvoeren van grootschalige innovaties en productstappen – dan is investeringskracht nodig en alleen een grote partij kan deze investeringen zelf financieren zonder overheidssteun. Bij versnippering over veel verschillende partijen ontstaat onvoldoende schaalvoordeel om te investeren in innovaties en onvoldoende massa om de benodigde innovaties breed voor de reiziger uit te rollen. Daarbij is het van belang dat de partijen in de spoorsector vanuit het maatschappelijke langetermijnperspectief handelen en mee investeren.

De bijdrage van stations aan de mobiliteitsopgaven

Stations, klein en groot, zijn belangrijk voor de deur-tot-deur-reis van reizigers en voor de algehele mobiliteit in Nederland. Het gaat goed op de stations: de reizigerstevredenheid is de afgelopen vijf jaar met ruim 12% gestegen[2]. De samenwerking tussen ProRail en NS op de stations heeft geleid tot veiligere, schonere en comfortabelere stations. Er zijn nieuwe stations – groot en klein - opgeleverd en stations verbouwd, voorzieningen uitgebreid en stations zijn toegankelijker geworden. Doordat het geld dat verdiend wordt met stations weer geïnvesteerd wordt in stations, liggen veel grote én kleine stations er beter bij dan vroeger. Voor de komende jaren is het van belang dat stations hun bijdrage kunnen blijven leveren aan de opgaven waar we als Nederland voor staan, zoals de grote reizigersgroei en ambities op het gebied van duurzaamheid. Om deze opgaven aan te pakken, waarmee we niet kunnen wachten, is het essentieel dat we focussen op de belangen van de reiziger en op een hoogwaardige uitvoering. De bestaande samenwerking tussen ProRail en NS op het gebied van stations, met verbeteringen waar nodig en mogelijk, biedt hiervoor het beste vertrekpunt.

De opgaven van de toekomst vragen om samenwerking in de gehele deur-tot-deurreis

De afgelopen decennia is in Nederland op een deel van het netwerk concurrentie *om* het spoor geïntroduceerd: verschillende Sprinterlijnen aan de randen van het net zijn afgeknipt van het landelijke netwerk en door provincies of vervoersautoriteiten aanbesteed. Binnen deze gedecentraliseerde concessies wordt het vervoer meer regionaal bekeken en geoptimaliseerd. Deze aanpak van regionale aanbestedingen heeft op deze ‘losliggende’ lijnen op punten voor voordelen voor regionale reizigers gezorgd. In dezelfde periode zijn op het hoofdrailnet het aanbod en de prestaties voor reizigers flink verbeterd.

Omdat verdere opsplitsing van het landelijke netwerk niet wenselijk is, is de komende decennia juist een versterking van de samenhang en samenwerking nodig om de sterke groei te kunnen accommoderen en Nederland bereikbaar te houden: in de gehele deur-tot-deurreis, dus over de grenzen van regio’s, concessies en modaliteiten heen. Bijvoorbeeld omdat er grote infrastructurele projecten op de rol staan (PHS, Groot Amsterdam) die gaan vragen om veel afstemming en flexibiliteit in dienstregelingsontwikkeling. Maar ook in rustiger gebieden is samenwerking essentieel, bijvoorbeeld voor Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten.

Om Nederland bereikbaar te houden is dus van belang dat we de slag maken van competitie naar coöperatie.
Door te focussen op een integraal hoofdrailnet en zo de reiziger centraal te stellen, kan de ordening op het spoor daaraan bijdragen, met duidelijke prikkels op samenwerking tussen vervoerders en met decentrale overheden.

Er zijn geen obstakels om onderhands te gunnen. Nederland voldoet aan de criteria

Het vierde Spoorwegpakket schrijft voor dat wanneer er volgens de concessieverlener sprake is van relevante kenmerken van de markt en van het spoorwegnet die een onderhandse gunning in haar ogen rechtvaardigen (zoals een complex netwerk), onderhandse gunning is toegestaan. De Nederlandse overheid heeft zich succesvol hard gemaakt voor het behoud van deze optie in het vierde Spoorwegpakket[3].

[2] Bron: Stationsbarometer.

[3] Kamerbrief: Nationale impact assessment vierde EU-spoorpakket, d.d. 11-11-2013, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Voorwaarde om onderhands te mogen gunnen is daarnaast dat er sprake is van een verbetering voor de reiziger ten opzichte van de vorige concessie. Een nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kan hierin voorzien door gerichte afspraken op te nemen die NS verplichten de reiziger een beter product te bieden.

NS heeft laten zien duurzame, inclusieve bereikbaarheid van Nederland te kunnen leveren

NS heeft in de afgelopen jaren grote verbeteringen gerealiseerd: de prestaties zijn nog nooit zo goed geweest. Op vrijwel alle prestatie-indicatoren presteerde NS boven de streefwaarde, met een overall klantoordeel van 89% van de reizigers die een 7 of hoger geven, een reizigerspunctualiteit van 92,9% en een klantoordeel op sociale veiligheid van 90%. NS realiseerde dit ondanks een stevige reizigersgroei van 4% in 2019. Ook internationaal gezien presteert NS goed bij een zeer hoge intensiteit van het spoorgebruik. In de internationale benchmark is het klantoordeel van reizigers bovengemiddeld in de vergelijkingsgroep, zowel overall als op onderdelen als zitplaatskans en punctualiteit. De klanttevredenheid van NS-reizigers is tussen 2014 en 2018 het sterkst gestegen van de vergelijkingsgroep, terwijl de benutting van het netwerk nog verder is toegenomen. NS heeft daarnaast verbeteringen doorgevoerd op het gebied van reisinformatie, bijvoorbeeld met de doorontwikkeling van de app gericht op de hele deur-tot-deurreis en innovatieve concepten als de Zitplaatszoeker.

Ook investeert NS in de huidige concessieperiode stevig in nieuw materieel: ruim 10.1.c . Daarnaast vervult NS een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid en toegankelijkheid. Al het vervoer van NS is CO_2-neutraal, waarmee NS een internationale koploper is, en mensen met een beperking zijn lovend over de verbeteringen die NS heeft gerealiseerd op het gebied van bijvoorbeeld assistentieverlening.

Wijzigingen brengen onzekerheid van resultaat, kosten honderden miljoenen euro's en leiden af van de opgaven waar Nederland voor staat

Wijzigingen in de ordening brengen risico's met zich mee, terwijl het nu bijzonder goed gaat in de spoorsector. Als wijzigingen niet op voorhand een evidente verbetering betekenen voor de reiziger, is het niet verstandig deze goede prestaties op het spel te zetten. Zeker niet gezien de grote opgaven waarvoor we de komende decennia staan om Nederland bereikbaar te houden.

Daar komt bij dat fundamentele aanpassingen in de ordening grote stelselwijzigingen betekenen. Deze wijzigingen kosten de belastingbetaler al snel honderden miljoenen en leiden af van de kern: het blijven leveren van een goed product voor de reiziger, ook in tijden van flinke reizigersgroei. Met de voorgenomen ZBO-vorming van ProRail staat de spoorsector bovendien al een grote wijziging te wachten, die van alle betrokkenen tijd en inspanning zal vragen. Tot slot is relevant dat stelselwijzigingen in andere sectoren laten zien dat deze niet zelden complexer uitpakken dan gedacht. Ervaringen met bijvoorbeeld de decentralisatie van de jeugdzorg of wijzigingen binnen de Belastingdienst laten zien dat risico's en kosten van transities vaak worden onderschat. Wijzigingen in de spoorordening betekenen dan al snel dat we de huidige goede prestaties op het spel zetten voor een onzekere uitkomst.

NS heeft plannen om Nederland bereikbaar te houden

NS heeft concrete plannen om Nederland duurzaam bereikbaar te houden. Dit doet NS door het faciliteren van een hoogfrequente en comfortabele reis voor een groeiend aantal reizigers. De regio's worden ontsloten door hogere frequenties en een betere aansluiting op de Randstad. Internationaal zet NS in op meer en snellere verbindingen naar Europese steden. NS wil de (digitale) klantrelatie verbeteren, bijvoorbeeld bij het plannen, (mobiel) boeken en betalen van de reis. Tot slot wil NS nog meer naar een naadloze deur-tot-deuraansluiting door de dienstregeling continu te optimaliseren en de aansluiting op andere modaliteiten te verbeteren. Zo wil NS Nederland duurzaam bereikbaar maken en een bijdrage leveren aan de uitdagingen waar we als land voor staan.

Bijlage:

- *Internationale vergelijking*

10.2.e

Van: 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 5 maart 2020 09:16
Aan: 10.2.e - DGMo
CC: 10.2.e
Onderwerp: Spoorordening vanaf 2025: nieuwe versie document
Bijlagen: Spoorordening vanaf 2025 - Nederland duurzaam bereikbaar.pdf; Spoorordening - internationale vergelijking en bijlagen NS.pdf

Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Beste 10.2.e

Hierbij stuur ik je namens 10.2.e de nieuwe versie van het document over de ordening op het spoor na 2025. In de bijlagen vind je:

- De verhaallijn;
- Een slidedeck waarin een vergelijking wordt gemaakt met de prestaties in andere Europese landen. In de appendix van dit slidedeck vind je verder onder andere een overzicht van de financiële bijdrage die NS levert door bv. de concessiefee en de gebruiksvergoeding.

Wellicht ten overvloede vermeld ik dat deze documenten bedrijfsvertrouwelijk zijn en dus niet bedoeld zijn voor verspreiding aan andere partijen of delen tijdens bijvoorbeeld de stakeholdersessie van 12 maart aanstaande.

Er is een vervolgafspraak in de maak tussen 10.2.e, jou, Roger en 10.2.e om de documenten in de bijlage nader te bespreken. Indien jullie voorafgaand daaraan vragen hebben, zijn we vanzelfsprekend beschikbaar om deze te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Stakeholdersbijeenkomst marktordening
Datum: woensdag 11 maart 2020 12:45:14
Bijlagen: image001.png
Stakeholdersessie marktordening 12 maart 2020 - NS.pdf

Dag 10.2.e
Dank nog voor je bericht. Vanuit het secretariaat van Roger hoor ik dat hij morgen aansluit bij de meeting; zou je hem dus willen aanmelden? 10.2.e komt ook dus die kan blijven staan.
In de bijlage vind je verder de slide vanuit NS voor het eerste agendapunt. Fijn inderdaad als jullie die vast klaarzetten, dat scheelt een hoop tijdens de sessie zelf.
Bij vragen weet je me te vinden!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 10 maart 2020 18:48
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Stakeholdersbijeenkomst marktordening

Dag 10.2.e
Ik heb nog niets vernomen van 10.2.e en krijg hem ook niet te pakken. Wij gaan er van uit dat Anne aanwezig is op basis van de communicatie die we met FMN hebben gevoerd. Mocht ik anders horen, laat ik je dat gelijk weten.
Hebben jullie er bezwaar tegen om omwille van logistieke overwegingen de sheet(s) morgenmiddag aan ons te sturen? Dan kunnen we alle presentaties klaarzetten voor de bijeenkomst.
Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 14:45
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Stakeholdersbijeenkomst marktordening

Dag 10.2.e
Heel attent van je. Dankjewel!
Prima, wij noteren dat. Ik begreep dat jullie ook benieuwd waren of Anne Hettinga er bij hoopt te zijn. Ik heb gisterenmiddag begrepen dat dit inderdaad het geval is. Hoor graag of Roger alsnog ook aansluit!
Goed dat je aangeeft dat Roger en 10.2.e de uitnodigingen horen te ontvangen. Dat gaan we een volgende keer doen.
Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 5 maart 2020 15:27
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Stakeholdersbijeenkomst marktordening

Hi 10.2.e

BRW

Over de aanwezigheid op 12 maart: we gaan nog een agendadubbelcheck doen, maar voor nu kun je in ieder geval 10.2.e noteren.

Willen jullie voor eventuele volgende stakeholdersessies (als die er nog komen), graag Roger van Boxtel en 10.2.e adresseren? Niet Tjalling dus – die zit in het NOVB-b eb krijgt daarom de uitnodigingen maar is niet het eerst verantwoordelijke RvB-lid voor marktordening. Dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 5 maart 2020 14:16
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: FW: Stakeholdersbijeenkomst marktordening

Dag 10.2.e

Vorige week heeft Tjalling Smit een uitnodiging ontvangen voor een stakeholdersbijeenkomst marktordening op 12 maart.

Hij heeft daarop te kennen gegeven dat hij de bijeenkomst niet kan bijwonen. Kunnen jullie aangeven wie NS vertegenwoordigt bij de stakeholdersbijeenkomst?

Hartelijke groet,

10.2.e
Beleidsmedewerker

....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

....

M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.g 10.2.g @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 27 februari 2020 15:53
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Stakeholdersbijeenkomst marktordening

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e 10.2.e @NS.NL> 10.2.e Smit, Tjalling TB
Verzonden: donderdag 27 februari 2020 15:43
Aan: 10.2.e - DBO; 10.2.e - DBO
Onderwerp: Geweigerd: Stakeholdersbijeenkomst marktordening
Tijd: donderdag 12 maart 2020 11:00-12:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: IenW, Rijnstraat 8, Bestuursplein 11e, Lekzaal

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

DECISIO TwynstraGudde inno-V

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Effecten openbaar aanbesteden OV

Onderzoek: Conclusies en vervolg

Onderzoek Effecten van openbaar aanbesteden OV

- Uitgevoerd op verzoek van de Tweede Kamer
- Vraagstelling is breed:
  - alle concessies
  - verschillende vormen van openbaar vervoer (spoor, bus, tram, metro)
  - effecten reizigers, overheden, vervoerders en personeel
  - ook buitenlandse ervaringen betrokken
- Hoofdvragen:
  - Wat zijn de positieve en negatieve effecten van marktwerking in het openbaar vervoer als gevolg van openbaar aanbesteden?
  - Wat zijn de verschillen met inbesteding en de condities waaronder positieve en negatieve effecten optreden in situaties waarin geen sprake is van marktwerking?
- Brede betrokkenheid stakeholders via interviews, werkconferenties en klankbordgroepen

Bevindingen op hoofdlijnen (1)

- **Verbeterde prestaties bij alle aansturingsvormen (inbesteed, aanbesteed, onderhands gegund) in afgelopen 20 jaar**
  - Toename aanbod, efficiency en klanttevredenheid
  - Coördinatievraagstukken worden goed opgepakt
  - Hét effect van marktwerking is lastig te duiden door:
    - Veelheid aan ontwikkelingen binnen en buiten de sector in de beschouwde periode
    - Een beperkte hoeveelheid statistisch betrouwbare gegevens
  - Een causaal verband tussen marktwerking en prestaties is hierdoor *niet aantoonbaar*
  - *Wel aannemelijk* is dat de (dreiging) van concurrentie heeft bijgedragen aan de prestaties

Bevindingen op hoofdlijnen (2)

- **Rol van de overheid en sturing op concessie is cruciaal voor succes**
  - Verschillende vormen van aansturing functioneren naast elkaar; allemaal dragen ze bij aan doelen van (lokale) overheden. Kritische succesfactoren zijn:
    - Een goede samenwerking
    - Kennis bij aanbestedende overheid
    - Adequate oplossings- en verbeteringsgerichte concessiemonitoring
  - Overheden, marktpartijen en anderen stemmen in de regel onderling goed af op concessie-overstijgende thema's
  - Keuze voor grotere concessies heeft **voordelen** (minder coördinatie, schaalvoordelen, aantrekkelijk voor grote professionele spelers), **maar ook nadelen** (hogere toetredingsbarrières, in theorie minder aanbieders, langzamer en moeilijker leerproces en kennisborging)

Vervolg

- Onderzoek geeft goed beeld van de ontwikkeling van het openbaar vervoer na de introductie van de Wp2000
- Naast de brede positieve trend ook aantal aandachtspunten in onderzoek. Deze vragen om inzet:
  - Issues rondom concessiewisselingen (m.n. personeel en veiligheid)
  - Concessie-overstijgende thema's (m.n. betalen, reizigersdata en toegankelijkheid)
- Kansen om als overheden van elkaar te leren rondom sturing op concessie en samenwerking tussen overheid en vervoerder
- Komende maand gesprekken IenW met stakeholders om aandachtspunten en kansen nader te bespreken

Stakeholdersessie Marktordening
Inbreng NS

De reiziger centraal, met oog voor de belastingbetaler

Elementen van een marktordeningsbesluit

1. Faciliteren van maatschappelijke opgaven

- Bereikbaarheidsopgaven faciliteren, in drukke en rustigere gebieden (groei Randstad, bereikbaar houden rustiger gebieden).
- Bredere opgaven faciliteren; bv. klimaat, verbinden landsdelen, ontsluiten nieuwe woonwijken.

2. Haalbaar en maakbaar op een samenhangend netwerk

- Goed product voor de reiziger: klantoordeel van een 8 in Toekomstbeeld OV
- Infra-investeringen gericht op verbeteren aanbod voor reiziger

3. Flexibiliteit om in te spelen op veranderingen

- M.b.t. infrastructuur of dienstregeling (Groot Amsterdam, PHS) én m.b.t. andere onderwerpen (bv. betaalwijzen).

4. Via (prestatie)afspraken sturen op het publieke belang

- Bv. internationaal spoorvervoer, toegankelijkheid

5. Betaalbaarheid voor BV Nederland

- Doelmatige en efficiënte inzet van overheidsmiddelen voor exploitatie en infrastructuur

6. Effecten van eventuele wijzigingen op voorhand onderbouwd in kaart brengen

- In geval van wijzigingen: op voorhand helder onderbouwen tot welke evidente verbeteringen voor de reiziger dit leidt.
- Transactie- en transitiekosten realistisch in beeld: effecten voor de belastingbetaler op voorhand duidelijk.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: afbeelding HSL-Zuid
Datum: woensdag 25 maart 2020 16:57:00
Bijlagen: image001.png
image002.png

Hai 10.2.e,
Bedankt voor je snelle reactie, hier kan ik alvast wat mee.
Ik ben benieuwd of de zoektocht van 10.2.e nog wat oplevert, dan hoor ik het graag ☺
Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 16:33
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e
Onderwerp: RE: afbeelding HSL-Zuid

Hi 10.2.e
Wat mij betreft prima om dat plaatje van de HSL op te nemen zonder de tekstkaders en tekst IC Brussel. Echter heb ik zelf geen bewerkbare versie van deze plaat. 10.2.e is nog even aan het kijken of hij toevallig kan achterhalen wie dat plaatje ooit heeft gemaakt, maar het is al een wat ouder plaatje. Mochten we nog de bewerkbare versie vinden dan sturen we het op, maar ga er voor nu maar even niet vanuit.
Kan Berenschot wellicht zelf nog wat knutselen in het plaatje via een of ander programma?
Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 14:21
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e @prorail.nl' 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: afbeelding HSL-Zuid

Beste 10.2.e 10.2.e en 10.2.e
Ik heb een vraag aan jullie. In het verleden stond onderstaande afbeelding standaard in de voortgangsrapportages van het Verbeterprogramma HSL-Zuid. Deze afbeelding geeft een erg goed inzicht in de afwisseling tussen het HSL-spoor en het HRN-spoor. Onderzoeksbureau Berenschot zou deze afbeelding graag gebruiken in haar rapport over de marktordening op de HSL-Zuid. Ik vind het ten eerste belangrijk om dat met jullie af te stemmen. Ten tweede staat er meer informatie in de afbeelding dan voor het ordeningsonderzoek relevant is - bijvoorbeeld de tekstkaders, de informatie over spanningssluizen en de tekst over IC Brussel. Is het mogelijk dat jullie de bewerkbare versie van deze afbeelding met mij delen, zodat Berenschot vervolgens de overbodige informatie kan weghalen en de afbeelding, met de melding dat deze gebaseerd is op jullie informatie, kan gebruiken in haar rapport?
Ik hoor het graag.
Hartelijke groet,
10.2.e
N.B. De afbeelding staat bijvoorbeeld in de bijgevoegde voortgangsrapportage van juni 2017.

Spoorordening vanaf 2025 - Nederland duurzaam bereikbaar

Nederland staat voor grote en urgente opgaven. Een aanbod aan openbaar vervoer dat aansluit bij de wensen van de reiziger is onderdeel van de oplossing om ons land duurzaam in beweging te houden. Het spoorvervoer heeft hierbinnen een belangrijke rol, en is een groot onderdeel van de gehele deur-tot-deurreis. Daarom is het van groot belang dat de spoorordening bijdraagt aan de belangrijke rol van reizen met de trein in Nederland en het spoorvervoer verder brengt.

Samen met de OV-sector hebben we in Toekomstbeeld OV onze ambitie voor 2040 geschetst: we willen dat reizigers meer, betrouwbaar, veilig, gemakkelijk en tegen een aantrekkelijke prijs kunnen reizen, zowel binnen regio's en tussen landsdelen als internationaal. Daarbij optimaliseren we de gehele deur-tot-deur-reis en benaderen we mobiliteit als één geheel: we gaan van modaliteit naar mobiliteit. Dat doen we binnen de context van de flinke reizigersgroei die we op ons af zien komen.

Alleen met deze integrale aanpak kunnen we alle delen van Nederland verbinden, verstedelijking mogelijk maken door nieuwe woonwijken zonder files te ontsluiten en bijdragen aan de klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld door vliegen op korte afstanden te vervangen door treinreizen. Het OV is zo onderdeel van de oplossing voor de grote vraagstukken waar we als Nederland voor staan (klimaatopgaven, verstedelijking, de bediening van de verschillende regio's en het accommoderen van de forse reizigersgroei) en heeft zo een maatschappelijke functie. Dit Toekomstbeeld is niet vrijblijvend: we streven samen naar een klantoordeel van een 8 voor het OV in 2040.

Het is belangrijk dat de spoorordening vanaf 2025 het reizen met de trein in staat stelt hieraan een belangrijke bijdrage te leveren. Belangrijke elementen hierin zijn integrale sturing op het publieke belang, innovatie en samenhang en samenwerking. Zo brengen we het spoorvervoer in Nederland verder.

Het nationale spoor is een integraal samenhangend netwerk: het is daarom nodig dat we dit ook zo blijven behandelen

Het Nederlandse spoorwegnet is het meest intensief bereden spoorsysteem van Europa. Het hoofdrailnet (HRN) is goed voor meer dan 80% van het totaal aantal reizigerstreinkilometers in Nederland. Het hoofdrailnet, waarvan de diensten op de HSL-Zuid een geïntegreerd onderdeel vormen, is een vervoerkundig, logistiek en commercieel samenhangend netwerk. Juist de combinatie van Intercity's en Sprinters en tussen drukke en rustigere lijnen zorgt voor een geheel dat op al deze aspecten aantrekkelijk is. De komende jaren groeit het aantal reizigerskilometers op het hoofdrailnet sterk. Om die groei te kunnen accommoderen, is het van belang dat we de samenhang intact laten. Opknippen (ongeacht de manier waarop) zal ten koste gaan van de samenhang waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Nu kan bijna 80% van de reizigers op het hoofdrailnet zijn of haar reis zonder overstap maken. Uit onderzoek blijkt dat bij opknippen van het netwerk reizigers vaker moeten overstappen. Doordat de dienstregeling dan niet langer integraal geoptimaliseerd wordt, krijgt de reiziger ook te maken met slechtere aansluitingen.

Bij opknippen ervaart de reiziger ook niet langer eenduidige kaartsoorten en tarieven en betaalmiddelen en reisinformatie. Dat leidt onder meer tot veel vaker 'omchecken' en dus meer ongemak en mogelijk tot hogere kosten voor de reiziger. Zelfs bij een beperkte vorm van opknippen (decentralisatie van enkele Sprinterdiensten) is de kans op te weinig capaciteit op het spoor en interferentie met het Intercitynetwerk (meer afstemming) reëel en groter dan op de lijnen die al eerder gedecentraliseerd zijn.[1]

Bovendien zijn in alle opknipscenario's investeringen van vele tientallen tot honderden miljoenen euro's in de infrastructuur nodig om de capaciteit voor de reiziger op orde te houden. Voorbeelden zijn investeringen in keersporen en behandel- en opstelcapaciteit. Aanpassingen in de infrastructuur zijn bovendien in veel gevallen niet of slechts moeizaam ruimtelijk in te passen: voor uitbreiding op belangrijke knooppunten als Amsterdam en Utrecht is simpelweg weinig tot geen ruimte.

Tot slot neemt vanwege verhoogde risico's op vertraging en uitval door opknippen ook de betrouwbaarheid af: er komen meer partijen met ieder met hun eigen belangen en de flexibele inzet van personeel en materieel is bij verstoringen minder mogelijk omdat vervoerders diensten en treinen immers niet van elkaar kunnen 'overnemen'.

[1] Twynstra & Gudde / Decisio, Quick scan mogelijke decentralisatie vier sprinterlijnen, 2018

Een goede bereikbaarheid van Nederland, vanuit reizigers- en maatschappelijk perspectief, is het beste te realiseren met publieke en flexibele sturing via een onderhands gegunde HRN-concessie

Het OV in Nederland dient een cruciaal publiek belang: een goede bereikbaarheid en betrouwbaar en betaalbaar kunnen reizen, voor iedereen. Met een onderhands aan een staatsdeelneming gegunde concessie voor het nationale spoornetwerk blijft de overheid nauw betrokken bij de uitvoering van de concessie en is er de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen als het publiek belang hierom vraagt. Een onderhands gegunde concessie stelt de overheid bovendien in staat om samenwerking te organiseren in de sector, gericht op het verdienvermogen van Nederland. Samenwerking versterkt de samenhang en executiekracht die nodig zijn om de verwachte urgente opgaven mee het hoofd te bieden. Zo kan er integraal en flexibel op de behoeften en wensen van de maatschappij worden gestuurd en kunnen synergiën en schaalvoordelen worden gerealiseerd.

Deze flexibele sturing geven we vorm via onder andere de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, het jaarlijkse vervoerplan en sturing via individuele programma’s. Bij grote projecten als PHS, ERTMS, innovaties of bij nieuwe ambities op het gebied van toegankelijkheid of gemakkelijk betalen in het OV heeft de overheid een sterke positie. Een aanbesteed contract met een commerciële partij kent deze flexibiliteit gericht op het publieke belang in veel mindere mate, omdat hierbij veel details vooraf gecontracteerd moeten worden. Bij een aanbesteed contract bestaat het risico dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om bij te sturen tijdens de loopduur van de concessie of dat de commerciële partij hiertoe niet bereid is, of alleen tegen een hoge meerprijs. Het ligt voor de hand dat een commerciële partij de dienstverlening voornamelijk optimaliseert met oog op het rendement in plaats van in het belang van de Nederlandse reiziger, ook als deze partij een buitenlandse staatsdeelneming is.

De sturing op het publieke belang wordt nog verder versterkt wanneer de aandelen van de vervoerder op het hoofdrailnet in handen zijn van de staat: de belangen van aandeelhouder en concessieverlener komen dan immers (grotendeels) overeen. Een grote, maatschappelijke speler handelt vanuit maatschappelijk oogmerk en denkt met de overheid mee over ontwikkelingen op lange termijn. Deze vanzelfsprekendheid verdwijnt bij het opknippen of het aanbesteden van het hoofdrailnet. Het vraagt in dat geval ook om grote investeringen voor de overheid om de coördinatie, sturing en kennis op een complex railsysteem te behouden.

De huidige werkwijze met de integrale, onderhands gegunde concessie met aandeelhouderschap van de minister van Financiën werkt goed. Maar ook de aansturing werkt: de overheid kan nu direct sturen op de prestaties van NS. De sturing via kpi’s met bodem-, progressie- en streefwaarden, de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, het jaarlijkse vervoerplan en de sturing via individuele programma’s heeft in de eerste helft van de concessieperiode tot de beste prestaties ooit voor de reiziger geleid.

Tegelijkertijd is NS zelf verantwoordelijk voor een financieel gezonde bedrijfsvoering. NS ontvangt geen subsidie. In plaats daarvan betaalt NS een jaarlijkse concessievergoeding 10.1.c voor het hoofdrailnet 10.1.c voor de HSL-Zuid) en ProRail een gebruiksvergoeding 10.1.c). Over haar nettoresultaat keerde NS de afgelopen jaren bovendien gemiddeld 10.1.c aan dividend uit aan het ministerie van Financiën. Dit is heel anders bij partijen in regionale concessies die via een openbare aanbesteding gegund worden. Zij ontvangen subsidies, worden gecompenseerd voor de gebruiksvergoeding en, indien zij onderdeel zijn van buitenlandse (staats)bedrijven, vloeit hun winst weg naar het buitenland in plaats van dat het ingezet wordt voor Nederland.

Een ordening die bijdraagt aan innovaties voor de reiziger

Innovaties in de spoorsector worden steeds belangrijker om het volle netwerk efficiënt te benutten en om de groei te kunnen accommoderen. De afgelopen jaren zijn er op dit gebied al belangrijke innovaties ontwikkeld, zoals de frequentieverhoging op de A2-corridor (elke tien minuten een Intercity), de verbeterde bijsturing bij grote verstoringen en een tablet voor machinisten en een smartwatch voor hoofdconducteurs die zorgen voor een betere punctualiteit.

Ook op andere gebieden hebben innovaties de reis comfortabeler en gemakkelijker gemaakt. Voorbeelden zijn dynamische reisinformatie, ook over drukte van specifieke treinen met de Zitplaatszoeker, en de verbetering van ketendiensten zoals de OV fiets. Voor reizigers met een visuele beperking heeft NS Perronwijzer geïntroduceerd: deze app leest perroninformatie voor.

In de komende jaren neemt het belang van innovatie alleen maar toe: er is een nieuwe systeemsprong nodig om Nederland ook bij de stevige reizigersgroei bereikbaar te houden. Dit is alleen mogelijk in een spoorsector die goed en in samenhang georganiseerd is. Bijvoorbeeld bij het uitvoeren van grootschalige innovaties en productstappen – dan is investeringskracht nodig en alleen een grote partij kan deze investeringen zelf financieren zonder overheidssteun. Bij versnippering over veel verschillende partijen ontstaat onvoldoende schaalvoordeel om te investeren in innovaties en onvoldoende massa om de benodigde innovaties breed voor de reiziger uit te rollen. Daarbij is het van belang dat de partijen in de spoorsector vanuit het maatschappelijke langetermijnperspectief handelen en mee investeren.

De bijdrage van stations aan de mobiliteitsopgaven

Stations, klein en groot, zijn belangrijk voor de deur-tot-deur-reis van reizigers en voor de algehele mobiliteit in Nederland. Het gaat goed op de stations: de reizigerstevredenheid is de afgelopen vijf jaar met ruim 12% gestegen[2]. In de samenwerking tussen ProRail en NS op de stations bestaat een goede balans tussen veiligheid en klantbeleving, met altijd het integrale reizigersbelang voorop. Dit heeft geleid tot veiligere, schonere en comfortabelere stations. Er zijn nieuwe stations – groot en klein - opgeleverd en stations verbouwd, voorzieningen uitgebreid en stations zijn toegankelijker geworden. Doordat het geld dat verdiend wordt met stations weer geïnvesteerd wordt in stations, liggen veel grote én kleine stations er beter bij dan vroeger. Voor de komende jaren is het van belang dat stations hun bijdrage kunnen blijven leveren aan de opgaven waar we als Nederland voor staan, zoals de grote reizigersgroei en ambities op het gebied van duurzaamheid. Om deze opgaven aan te pakken, waarmee we niet kunnen wachten, is het essentieel dat we focussen op de belangen van de reiziger en op een hoogwaardige uitvoering. De bestaande samenwerking tussen ProRail en NS op het gebied van stations, met verbeteringen waar nodig en mogelijk, biedt hiervoor het beste vertrekpunt.

De opgaven van de toekomst vragen om samenwerking in de gehele deur-tot-deurreis

De afgelopen decennia is in Nederland op een deel van het netwerk concurrentie *om* het spoor geïntroduceerd: verschillende Sprinterlijnen aan de randen van het net zijn afgeknipt van het landelijke netwerk en door provincies of vervoersautoriteiten aanbesteed. Binnen deze gedecentraliseerde concessies wordt het vervoer meer regionaal bekeken en geoptimaliseerd. Deze aanpak van regionale aanbestedingen heeft op deze 'losliggende' lijnen op punten voor voordelen voor regionale reizigers gezorgd. In dezelfde periode zijn op het hoofdrailnet het aanbod en de prestaties voor reizigers flink verbeterd.

Omdat verdere opsplitsing van het landelijke netwerk niet wenselijk is, is de komende decennia juist een versterking van de samenhang en samenwerking nodig om de sterke groei te kunnen accommoderen en Nederland bereikbaar te houden: in de gehele deur-tot-deurreis, dus over de grenzen van regio's, concessies en modaliteiten heen. Bijvoorbeeld omdat er grote infrastructurele projecten op de rol staan (PHS, Groot Amsterdam) die gaan vragen om veel afstemming en flexibiliteit in dienstregelingsontwikkeling. Maar ook in rustiger gebieden is samenwerking essentieel, bijvoorbeeld voor Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten.

Om Nederland bereikbaar te houden is dus van belang dat we de slag maken van competitie (marktwerking) naar coöperatie (hoe laten we de spoormarkt optimaal werken). Door te focussen op een integraal hoofdrailnet en zo de reiziger centraal te stellen, kan de ordening op het spoor daaraan bijdragen, met duidelijke prikkels op samenwerking tussen vervoerders en met decentrale overheden.

Er zijn geen obstakels om onderhands te gunnen. Nederland voldoet aan de criteria

Het vierde Spoorwegpakket schrijft voor dat wanneer er volgens de concessieverlener sprake is van relevante kenmerken van de markt en van het spoorwegnet die een onderhandse gunning in haar ogen rechtvaardigen (zoals een complex netwerk), onderhandse gunning is toegestaan. De Nederlandse overheid heeft zich succesvol hard gemaakt voor het behoud van deze optie in het vierde Spoorwegpakket[3].

[2] Bron: Stationsbarometer.

[3] Kamerbrief: Nationale impact assessment vierde EU-spoorpakket, d.d. 11-11-2013, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Voorwaarde om onderhands te mogen gunnen is daarnaast dat er sprake is van een verbetering voor de reiziger ten opzichte van de vorige concessie. Een nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kan hierin voorzien door gerichte afspraken op te nemen die NS verplichten de reiziger een beter product te bieden, rekening houdend met de verwachte reizigersgroei.

NS heeft laten zien duurzame, inclusieve bereikbaarheid van Nederland te kunnen leveren

NS heeft in de afgelopen jaren grote verbeteringen gerealiseerd: de prestaties zijn nog nooit zo goed geweest. Op vrijwel alle prestatie-indicatoren presteerde NS boven de streefwaarde, met een overall klantoordeel van 89% van de reizigers die een 7 of hoger geven, een reizigerspunctualiteit van 92,9% en een klantoordeel op sociale veiligheid van 90%. NS realiseerde dit ondanks een stevige reizigersgroei van 4% in 2019. Ook internationaal gezien presteert NS goed bij een zeer hoge intensiteit van het spoorgebruik. In de internationale benchmark is het klantoordeel van reizigers bovengemiddeld in de vergelijkingsgroep, zowel overall als op onderdelen als zitplaatskans en punctualiteit. De klanttevredenheid van NS-reizigers is tussen 2014 en 2018 het sterkst gestegen van de vergelijkingsgroep, terwijl de benutting van het netwerk nog verder is toegenomen. NS heeft daarnaast verbeteringen doorgevoerd op het gebied van reisinformatie, bijvoorbeeld met de doorontwikkeling van de app gericht op de hele deur-tot-deurreis en innovatieve concepten als de Zitplaatszoeker.

Ook investeert NS stevig in materieel: we investeren in de huidige concessieperiode circa 10.1.c in nieuw materieel en de revisie van bestaand materieel. Daarnaast vervult NS een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid en toegankelijkheid. Al het vervoer van NS is CO_2-neutraal, waarmee NS een internationale koploper is, en mensen met een beperking zijn lovend over de verbeteringen die NS heeft gerealiseerd op het gebied van bijvoorbeeld assistentieverlening.

Wijzigingen brengen onzekerheid van resultaat, kosten honderden miljoenen euro's en leiden af van de opgaven waar Nederland voor staat

Wijzigingen in de ordening brengen risico's met zich mee, terwijl het nu bijzonder goed gaat in de spoorsector. Als wijzigingen niet op voorhand een evidente verbetering betekenen voor de reiziger, is het niet verstandig deze goede prestaties op het spel te zetten. Zeker niet gezien de grote opgaven waarvoor we de komende decennia staan om Nederland bereikbaar te houden.

Daar komt bij dat fundamentele aanpassingen in de ordening grote stelselwijzigingen betekenen. Deze wijzigingen kosten de belastingbetaler al snel honderden miljoenen en leiden af van de kern: het blijven leveren van een goed product voor de reiziger, ook in tijden van flinke reizigersgroei. Met de voorgenomen ZBO-vorming van ProRail staat de spoorsector bovendien al een grote wijziging te wachten, die van alle betrokkenen tijd en inspanning zal vragen. Tot slot is relevant dat stelselwijzigingen in andere sectoren laten zien dat deze niet zelden complexer uitpakken dan gedacht. Ervaringen met bijvoorbeeld de decentralisatie van de jeugdzorg of wijzigingen binnen de Belastingdienst laten zien dat risico's en kosten van transities vaak worden onderschat. Wijzigingen in de spoorordening betekenen dan al snel dat we de huidige goede prestaties op het spel zetten voor een onzekere uitkomst.

NS heeft plannen om Nederland bereikbaar te houden

NS heeft concrete plannen om Nederland duurzaam bereikbaar te houden. Dit doet NS door het faciliteren van een hoogfrequente en comfortabele reis voor een groeiend aantal reizigers. De regio's worden ontsloten door hogere frequenties en een betere aansluiting op de Randstad. Internationaal zet NS in op meer en snellere verbindingen naar Europese steden. NS wil de (digitale) klantrelatie verbeteren, bijvoorbeeld bij het plannen, (mobiel) boeken en betalen van de reis. Tot slot wil NS nog meer naar een naadloze deur-tot-deuraansluiting door de dienstregeling continu te optimaliseren en de aansluiting op andere modaliteiten te verbeteren. Zo wil NS Nederland duurzaam bereikbaar maken en een bijdrage leveren aan de uitdagingen waar we als land voor staan.

Bijlage:

- *Internationale vergelijking*

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp:	Ter info: Marktordening: position paper
Datum:	zondag 29 maart 2020 21:28:27
Bijlagen:	image001.png 20.03.27 Spoorordening vanaf 2025 - Nederland duurzaam bereikbaar.pdf 20.03.27 Spoorordening - internationale vergelijking en bijlagen NS.pdf
Gevoeligheid:	Vertrouwelijk

Hi 10.2.e en 10.2.e,
Vrijdag sprak ik 10.2.e telefonisch. We hadden het toen ook kort over de call die 10.2.e en 10.2.e as. dinsdag met Roger en 10.2.e hebben (in plaats van het diner dat oorspronkelijk gepland stond).
Ik meldde al bij 10.2.e dat Roger en 10.2.e dan graag ook stilstaan bij het position paper dat we eerder deze maand aan 10.2.e stuurden. 10.2.e heeft hen dit vrijdag toegestuurd. We hebben nog wat puntjes op de i gezet t.o.v. de voorgaande versie, dus ook handig voor jullie om te hebben. Hierbij dus ter info.
Net als de voorgaande versie zijn deze stukken bedrijfsvertrouwelijk. In geval van vragen hoor ik het natuurlijk graag!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 27 maart 2020 18:06
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Marktordening: position paper t.b.v. call 31 maart 2020
Bijlagen: 20.03.27 Spoorordening vanaf 2025 - Nederland duurzaam bereikbaar.pdf; 20.03.27 Spoorordening - internationale vergelijking en bijlagen NS.pdf

Beste 10.2.e en 10.2.e

Aanstaande dinsdag 31 maart 2020 spreken we elkaar, samen met Roger, over de marktordening na 2025. Oorspronkelijk stond er een diner gepland, om verder door te praten over de 'position paper'. Fijn dat de afspraak telefonisch door kan gaan. Naast het 'position paper' staan we graag ook stil bij de voortgang van het marktordeningsbesluit en ook even kort (vooruitlopend op het gesprek met de minister) over de MTR.

Hierbij stuur ik jullie de geactualiseerde versie van het 'position paper' en de slides over de internationale vergelijking. Net als bij de voorgaande versie verzoek ik jullie deze vertrouwelijk te behandelen.

Als jullie vragen hebben voorafgaand aan de afspraak, hoor ik het vanzelfsprekend graag.

Voor nu een goed weekend!

Met hartelijke groet,

10.2.e

088-671 10.2.e

NS | Groep
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @dova.nl";10.2.e @dova.nu"; 10.2.e @rover.nl"; 10.2.e @keolis.nl"; LAGEIRSE, Manu; 10.2.e @arriva.nl"; 10.2.e (AFEP); 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e @minez.nl"; 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e @dova.nu"; 10.2.e @nsstations.nl"; 10.2.e @ns.nl"; 10.2.e @prorail.nl"; 10.2.e @prorail.nl"; 10.2.e @rhdhv.com"; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e @minezk.nl; 10.2.e @appm.nl"; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (FIN/DEELN); Lageirse, Manu; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Eindrapport onderzoek ordening stations
Datum: dinsdag 31 maart 2020 15:52:33
Bijlagen: Eindrapport onderzoek ordening stations def.pdf

Ls,
10.2.e
Met vriendelijke groet,
10.2.e
M:06-10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl
E 10.2.g @minienw.nl

10.2.e OV en Stations
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat General Mobiliteit
Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 |2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
Etage 10 Beuk D
....
BRW

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: afbeelding HSL-Zuid
Datum: dinsdag 31 maart 2020 08:47:00
Bijlagen: image001.png
image002.png

Hai 10.2.e
Heel erg bedankt dat je/jullie dit voor ons hebben nagezocht. Ik geef door aan Berenschot dat ze jullie als bron moeten vermelden en ik vraag ze (nogmaals) om de afbeelding aan te passen.
Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 30 maart 2020 16:38
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: afbeelding HSL-Zuid
Hi 10.2.e
We zijn nog even achter de bron van dit plaatje aangegaan. Ooit heeft een bureau dit plaatje voor ons gemaakt, waardoor wij niet over een bewerkbaar plaatje beschikken.
Na navraag over auteursrechten is er uit gekomen dat het plaatje door Berenschot mag worden gebruikt, **mits er bronvermelding bij staat, met ons/NS als bron.** Voorstel is dat jullie zelf nog even kijken of er wat met photoshop kan worden gedaan om die tekstvlakken te bewerken. Een bureau kan dit ook doen, echter zitten hier kosten aan verbonden.
Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 16:33
Aan: 10.2.e - BSK' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: afbeelding HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 263

269.

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 14:21
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @NS.NL>;
10.2.e @prorail.nl' 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: afbeelding HSL-Zuid

Dubbele inhoud met document 263

Vervoer over de HSL



Presentator
2020-09-02 15:55:10
270.

Deze slide door NS, 10.2.e

HSL vandaag
269 treinen per dag

IC Direct Amsterdam–Rotterdam–Breda
34x/dag

IC Direct Amsterdam–Rotterdam
32x/dag

Intercity Den Haag–Breda–Eindhoven
36x/dag

Intercity Amsterdam/Den Haag–Brussel
16x/dag

Thalys Amsterdam–Parijs / Disneyland-Charles de Gaulle
14x/dag

Eurostar Amsterdam–Brussel–Londen
2x/dag

Ondanks alle maatregelen blijft de HSL complex door de infra

- **Dé HSL bestaat niet**: HSL-Zuid is een lappendeken en bestaat uit deels HSL spoor en deels conventioneel spoor.
- De HSL zelf is daarmee niet complex, maar de **vele overgangen** tussen de type sporen, voltage en beveiligingssystemen wel.
- Daarnaast loopt de HSL corridor dwars door de **drukste spoorknooppunten**: Schiphol, Amsterdam, Rotterdam en Breda.

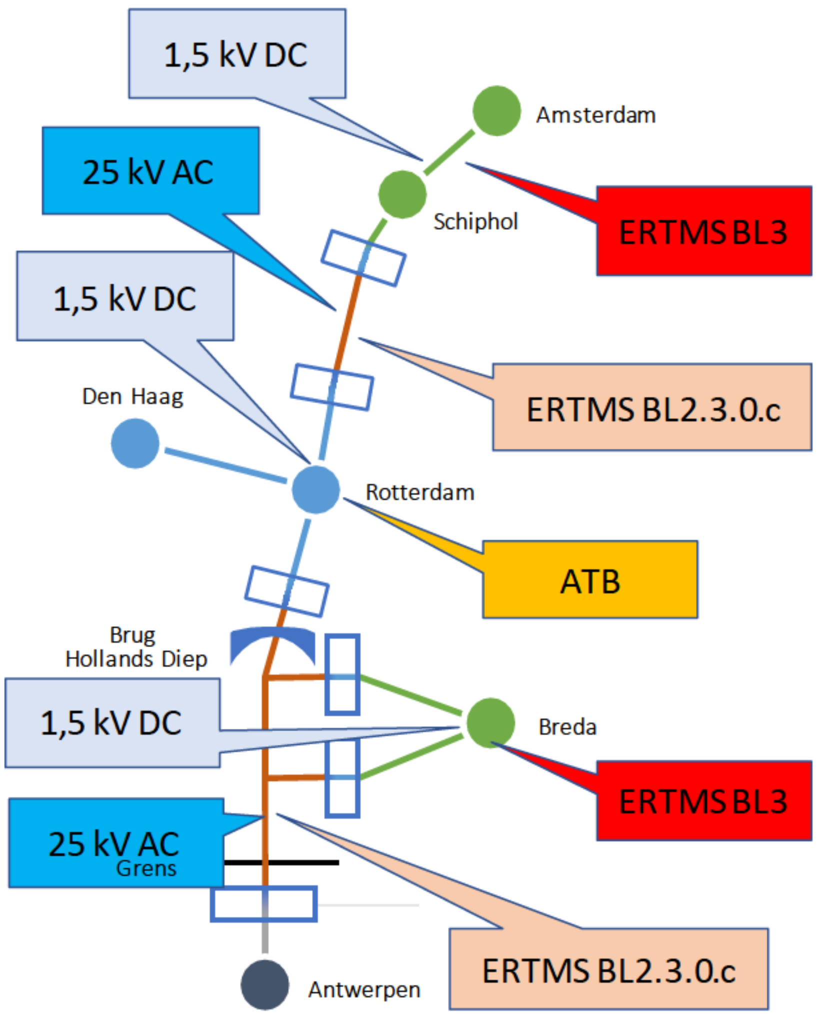
“De combinatie van complexe infrastructuur, materieel, beveiliging en dienstregeling, die het rijden met de IC direct complex maken, treft men nergens anders in Europa aan”

(Onafhankelijke Externe review i.o.v. het ministerie van IenW (2016)

Presentator
2020-09-02 15:55:10
270.
Deze slide door ProRail



Zonder ingrijpen dreigt het na 2030 een lappendeken met pleisters te worden



- Bij Schiphol en Breda wordt ERTMS aangelegd (ERTMS BL3).
- Dat is een andere versie dan op de HSL. Deze ERTMS-versie (2.3.0.c) op de HSL is zeer gedateerd en *one of a kind.*
- Verschil bovenleidingspanning: 25 kV AC op de HSL en 1,5 kV DC op het HRN.

Presentator
2020-09-02 15:55:11
270.

Deze slide door ProRail

Presentator
2020-09-02 15:55:11
270.
Deze slide door ProRail

Om transities te verminderen zijn twee uiterste denkrichtingen mogelijk

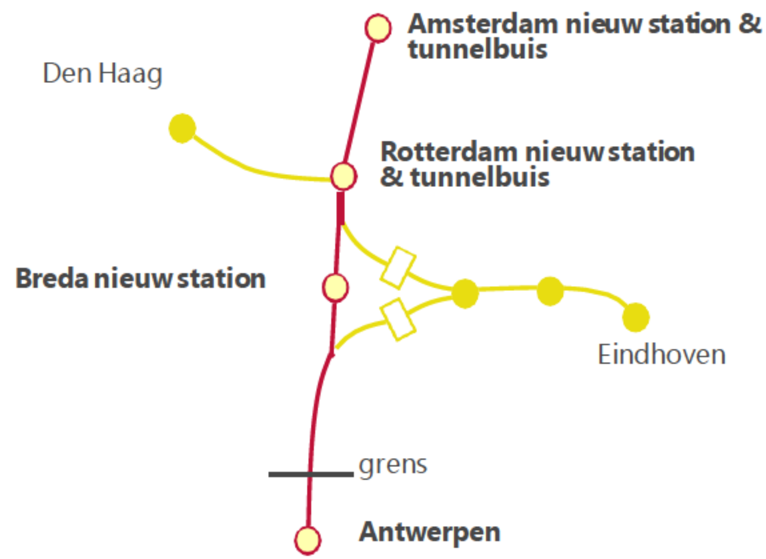
1 Integratie in het HRN

Wegnemen transities door de HSL zo veel mogelijk gelijk te maken aan het HRN



2 Separate HSL

Wegnemen transities door de HSL fysiek volledig te scheiden van het HRN



Ordeningsonderzoek HSL-Zuid

Reactie NS op juridisch kader conceptrapport

Inleiding

Een belangrijk onderdeel van het rapport is het juridisch kader waarlangs de verschillende ordeningsmodellen gewogen worden. Het juridisch perspectief in het conceptrapport is echter op belangrijke punten onvolledig. Het is van groot belang dat het ordeningsbesluit van het kabinet op basis van correcte en volledige informatie wordt genomen zodat de discussie hierover in de Tweede Kamer op basis van juiste informatie en uitgangspunten wordt gevoerd.

Voor een goede afweging is het daarom belangrijk het rapport op dit aan te passen en te verrijken. Vanuit onze praktijkervaring op het gebied van het Vierde Spoorwegpakket hebben wij veel gerichte deskundigheid op dit gebied opgebouwd. Wij lichten daarom hieronder graag de punten die m.b.t. het juridisch kader van belang zijn toe.

Algemeen

Ga uit van daadwerkelijk in (Nederlandse) wet- en regelgeving opgenomen kaders
In paragraaf 5.4[1] en bijlage 2 van het rapport staat als doelstelling genoemd: "Scenario past binnen de Europese juridische kaders". Uiteraard onderschrijft NS dit punt, maar voegt daar wel aan toe dat gekeken moet worden naar de wijze waarop de Europese juridische kaders in de Nederlandse wetgeving zijn verwerkt. Een deel van de Europese regelgeving heeft immers geen directe werking en bij het implementeren in nationale wetgeving is er beleidsruimte voor de nationale wetgever. Een deel van de beleidsdoelstellingen en uitgangspunten van de Europese Commissie zijn door het Europees Parlement en de Raad van Ministers niet overgenomen in de wetgeving (en zijn ook niet opgenomen in de Nederlandse wetgeving).

Het is dus, voor de beantwoording van de vraag of aan de doelstelling is voldaan, essentieel te kijken naar de geldende wet- en regelgeving.[2] Uiteraard op Europees, maar ook op nationaal niveau. De conclusies (op diverse plaatsen) in het rapport moeten dan ook vaak zijn dat de geschetste scenario's voldoen en verenigbaar zijn met de geldende wet- en regelgeving (denk bijvoorbeeld aan de onderhandse gunning van een integrale concessie). De wet- en regelgeving bieden namelijk (ook op dit moment) de mogelijkheid aan concessieverlenende instanties om onderhands te gunnen. Uiteraard zijn hier voorwaarden aan verbonden. Doordat het rapport zich baseert op de (onjuist weergegeven) achterliggende uitgangspunten en hier de conclusies aan verbindt wordt een onjuiste weergave gegeven van de doelstelling.

Gehanteerde uitgangspunten zijn onjuist: (onderhands) gunnen van een concessie is volwaardig recht
Daar komt bij dat, zoals gezegd, de gehanteerde uitgangspunten, zoals "maximale concurrentie"[3] en dat concessies alleen verleend mogen worden als de vrije markt niet tot het gewenste resultaat leidt, onjuist zijn.[4] Voor deze uitgangspunten is geen (wettelijke) grondslag. De uitspraken hierover in het rapport worden ook niet onderbouwd met bronnen en voetnoten.

Het feit dat vrije markt[5] en maximale concurrentie <u>niet</u> het uitgangspunt zijn van de Europese regels blijkt bijvoorbeeld uit overweging (25) van RICHTLIJN (EU) 2016/2370 (wijziging van SERA-richtlijn a.g.v. Vierde Spoorwegpakket):

---

[1] In deze paragraaf worden trouwens ook niet juridische effecten meegenomen in de beoordeling.
[2] Zo had voor de onderhandse gunning op zijn minst moeten worden verwezen naar de PSO-verordening en de WP 2000, voor een aanbesteding op zijn minst naar het juridische kader omtrent aanbestedingen en de WP 2000 en voor open toegang naar het meldingsproces bij de ACM en de economisch evenwichtstoets. Daarnaast wordt ook niet inzichtelijk gemaakt welke juridische risico's er zijn bij procedures tegen de diverse besluiten.
[3] Zie UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1795 VAN DE COMMISSIE van 20 november 2018 tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, preambule onder (4). *De toekenning van exclusieve rechten aan spoorwegexploitanten mag echter niet tot een afscherming van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor leiden.*
[4] Zie bijvoorbeeld VERORDENING (EU) 2016/2338 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor, preambule onder (25). *Mits inachtneming van bepaalde voorwaarden met betrekking tot de aard en de structuur van de spoorwegmarkt of het spoorwegnet moeten de bevoegde instanties kunnen besluiten openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer per spoor onderhands te gunnen, indien een dergelijk contract zou leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kostenefficiëntie, of beide.*
[5] Zo volgt uit artikel 19c van de WP 2000 en artikel 12 van 2012/34/EU dat de concessieverlenende overheid een spoorwegonderneming die gebruik maakt van het recht op open toegang een heffing kan opleggen voor de exploitatie

Het recht van spoorwegondernemingen om toegang te krijgen tot infrastructuur doet geen afbreuk aan de mogelijkheid dat een bevoegde instantie exclusieve rechten toekent overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad (1) of een openbaredienstcontract onderhands gunt op de voorwaarden van artikel 5 van die verordening. Het bestaan van een dergelijk openbaredienstcontract mag een lidstaat niet het recht geven het recht op toegang van andere spoorwegondernemingen tot de betrokken infrastructuur voor de exploitatie van passagiersdiensten per spoor te beperken, tenzij die diensten het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zouden brengen.

Uit deze tekst (maar ook uit de concrete invulling hiervan in de wet- en regelgeving) blijkt dat een concessiestelsel de basis kan zijn in een lidstaat. Open toegang wordt dan als een soort aanvulling hierop gezien mits dit niet te verstorend werkt (dit kan onder meer worden getoetst met de economisch evenwicht toets).[6] [7] Ook onderhands gunnen is een volwaardig recht van een lidstaat, waar de verdere marktopening niets aan af doet.

Specifieke punten

- Het rapport stelt dat voor grensoverschrijdende diensten er verregaande afspraken nodig zijn als deze onderdeel worden van een door IenW gegunde concessie. Artikel 1, tweede lid, van de (gewijzigde) PSO Verordening luidt echter:

  Onder voorbehoud van de toestemming van de bevoegde instanties van de lidstaten op wier grondgebied de diensten worden verstrekt, kunnen openbaredienstverplichtingen betrekking hebben op openbaarvervoerdiensten op grensoverschrijdend niveau, met inbegrip van diensten die plaatselijke en regionale vervoersbehoeften dekken.

  Dit is een beduidend lagere drempel dan waar het rapport vanuit lijkt te gaan. De beoordeling kan dus niet zonder nadrukkelijk aandacht te besteden aan deze wettelijke optie (die overigens ook middels artikel 25, vierde lid is geborgd in de WP2000).

- Het rapport stelt dat m.n. bij het lange-afstandsvervoer sneller ingespeeld kan worden op de markt dan bij een concessie. Hierbij wordt echter volledig voorbij gegaan aan het in RICHTLIJN (EU) 2016/2370 opgenomen artikel 38, vierde lid:

  Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een passagiersdienst in een lidstaat waar het recht op toegang tot spoorweginfrastructuur in overeenstemming met artikel 11 is beperkt, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor capaciteit wordt aangevraagd, van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op bestaande openbaredienstcontracten te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat elke bevoegde instantie die een contract voor passagiersvervoer per spoor op de in het openbaredienstcontract bepaalde route heeft gegund, elke andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken alsook de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht.

---

van een passagiersvervoersdienst op de relevante trajecten tussen twee stations in Nederland. De heffing is bedoeld om de concessieverlener te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in concessies. De opbrengst die uit deze, als compensatie betaalde heffing is opgehaald, mag niet hoger zijn dan hetgeen dat nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbare-dienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

[6] Zie UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1795 VAN DE COMMISSIE van 20 november 2018 tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, preambule onder (1).

[7] Zie ook RICHTLIJN (EU) 2016/2370 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur, preambule onder (28). *Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd, kunnen de lidstaten specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een geïntegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken.* Dit is dus aanvullend op de economisch evenwichtstoets.

Oftewel: maar liefst 18 maanden voor ingaan van de dienstregeling, moet de vervoerder zijn plannen al bekend maken. Van belang is hierbij dat ook substantiële aanpassingen aan een treindienst (zoals een frequentieverhoging) gezien worden als een nieuwe treindienst. Het snel inspelen op de markt is dus door de regelgeving geen voordeel van de vrije markt t.o.v. een concessie (eerder het tegendeel is waar).

- Een cruciaal begrip uit de PSO Verordening is de Openbare Dienstverplichting (ODV). Zodra er sprake is van een ODV (of van exclusieve rechten) moet er een contract/concessie zijn. ODV is een breed begrip en gaat veel verder dan het aantal treinen. Het kan ook betrekking hebben op bv. tarief en kwaliteit, maar ook op gewenste stopplaatsen. Het rapport stelt op diverse plaatsen ten onrechte dat een concessie alleen zou mogen als de markt tot te weinig aanbod leidt. Echter bijvoorbeeld het borgen dat de IC Brussel via Breda blijft rijden dwingt al tot een concessie.

  Bij de keuze voor onderhands gunnen staat de (beleids)visie van een lidstaat (en dus niet de Europese Commissie)[8] centraal in artikel 5, lid 4bis van de PSO Verordening en het is ook aan de lidstaat om een instantie aan te wijzen waar toetsing van zo'n besluit kan plaatsvinden. Afgezien van algemene taken als toezien op juiste implementatie en naleving van Europese regels, kent de regelgeving geen rol voor de Europese Commissie bij de beoordeling of onderhands gunnen (en de reikwijdte van zo'n concessie) toegestaan is. In Nederland is er voor gekozen om die toetsende rol te beleggen bij de Bestuursrechter, die slechts marginaal toetst of voldaan wordt aan de eisen uit artikel 5, lid 4bis van de PSO Verordening. Het rapport ziet hier dus ten onrechte obstakels voor een onderhands gunning. Het is van belang de juiste uitgangspunten en voorwaarden te schetsen opdat de ordeningsdiscussie op de juiste gronden wordt gevoerd.

---

[8] Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de Europese Commissie binnen één maand in kennis moet worden gesteld van een besluit tot onderhandse gunning. De PSO verordening bepaalt uitdrukkelijk dat de bevoegde instantie 'gewoon' over kan gaan tot gunning van het openbaredienstcontract. Dit is slechts anders als de Europese Commissie (op eigen initiatief of naar aanleiding van een klacht van een belanghebbende partij) de inbreukprocedure van artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zal inleiden. Dit vergaande middel zal zij niet lichtvaardig inzetten en alleen als zij van mening is dat de onderhandse gunning strijdig is met de PSO-Verordening. De regering heeft dat in de MvT bij het wetsvoorstel overigens ook uitdrukkelijk onderkend.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Juridisch memo HSL-Zuid
Datum: vrijdag 3 april 2020 11:14:18
Bijlagen: image001.png
20.04.02 Memo NS over juridisch kader HSL-Zuid-onderzoek verzenden Berenschot.pdf

---

Ha 10 2.e

Hierbij stuur ik je zoals zojuist besproken het memo dat we aan Berenschot hebben gestuurd over de juridische aspecten van het HSL-Zuid onderzoek. Zoals gezegd niet bedoeld om in de relatie tussen jullie als opdrachtgever en Berenschot te treden; maar op jouw verzoek gezien de korte doorlooptijd van het onderzoek.

Berenschot weet ervan. Wellicht dat zij zich zelf ook met het stuk bij 10.2.e of 10.2.e melden aangezien we gisteren al bij hen hebben gemeld dat ze het met jullie konden delen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Afstemming Agenda call Roger - minister Van Veldhoven d.d. 8 april 2020
Datum: maandag 6 april 2020 12:56:07
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e 10.2.e
Einde dag hebben we call om opnieuw te spreken over de financiële situatie van de NS.
Aan het einde zou ik graag nog even de agenda met jullie afstemmen voor de call met minister Van Veldhoven. Deze is ook besproken met 10.2.e afgelopen woensdag, maar leek me goed even op papier te zetten.

<u>Agenda call Roger van Boxtel – minister Van Veldhoven d.d. 8 april 2020</u>

- **Midterm Review:** BRW
- **Marktordening:**
  - Beeld van de richting van de besluitvorming hierover en bijbehorende planning. Voor NS van belang dat we helderheid hebben richting 5 juni 2020 (ministerraad over ordening).
  - NS zou graag mogelijkheid krijgen tot 'feitencheck' voor het onderzoek van 'aanbesteden of onderhands gunnen HRN, incl. reikwijdte'.
  - Stations: ProRail is voornemens een ondernemingsbesluit te nemen over het samenwerkingsmodel. Daarover wordt gecommuniceerd naar medewerkers. NS en ProRail willen om die reden ook graag daarover extern communiceren. Hangt uiteraard samen met keuze door IenW als vervolg op studie door RHDHV.
  - Daarnaast spelen uiteraard nog paar andere dossiers als omvorming ZBO ProRail en NS-consultatiereactie op de lagere regelgeving, afronding HSL rapport door Berenschot (o.a. juridische onderbouwing voor buitenlands deel is niet correct), etc. Deze laatste punten zijn voor uiteraard ook van belang, maar worden in een call van 30 min lastig. Hoe zien jullie dit?

Graag even overleg einde middag. Hoop dat dit lukt.
Dank en groet,

10.2.e

088-10.2.e

NS

NS | Groep
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

---

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

274.

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 8 april 2020 08:18
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: RE: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV

Hi 10.2.e
Dankje voor je bericht! Zullen we dinsdag de 21e doen, tussen 9.30 en 10.30?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | 10.2.e
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 7 april 2020 15:24
Aan: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV
Dag 10.2.e
Zoals ik telefonisch had laten weten, gaan we uiteraard graag in gesprek hierover.
Excuus dat het even duurde om wat opties te sturen.
10.2.e heeft BRW waardoor ze niet goed bereikbaar is.
Maar 10.2.e en ik gaan graag met jullie in gesprek.
Enkele opties die wij beschikbaar hebben voor een videocall:

- Woensdag, 15 april 09:30-12:00 uur
- Woensdag, 15 april 17:00-18:00 uur
- Maandag, 20 april 13:00-15:00 uur
- Dinsdag 21 april 09:30-11:00 uur

Hopelijk zit hier een geschikt moment tussen voor jullie.
We horen het graag!
Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 17:00
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV
Hi 10.2.e

Goed je gesproken te hebben net! Ik zou nog even bij je terugkomen over onze 'delegatie' voor het gesprek over Effecten van aanbesteden. Vanuit NS kun je hier 10.2.e (zie cc) en mij voor uitnodigen.
Dank vast!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | 10.2.e
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 25 maart 2020 12:16
Aan: 10.2.e @gvb.nl>; 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; Bas van Weele 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e @htm.nl>; Freek Bos 10.2.e @rover.nl>; 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e 10.2.e @keolis.nl>; 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @ziggo.nl>; Jan van Selm 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e @connexxion.nl>; 10.2.e 10.2.e @transdev.nl>; 10.2.e @vervoerregio.nl>; Wilco Mol 10.2.e @ovbureau.nl>; 10.2.e @acm.nl>; 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @mrdh.nl' 10.2.e @mrdh.nl>; 10.2.e @vervoerregio.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; DV Inno V 10.2.e @inno-v.nl>; 10.2.e 10.2.e @tg.nl>; 10.2.e @decisio.nl>; 10.2.e @decisio.nl>
Onderwerp: Afronding onderzoek Effecten openbaar aanbesteden in het OV

Beste leden van de klankbordgroep,
Nogmaals dank voor jullie bijdrage aan de klankbordgroep voor het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV. We hebben veel gehad aan jullie scherpe blik.
De onderzoekers hebben aan de hand van de laatste bijeenkomst op 3 maart en jullie schriftelijke commentaren laatste wijzigingen doorgevoerd in het rapport.
In bijgevoegde memo beschrijven zij op hoofdlijnen hoe ze met de input zijn omgegaan.
De definitieve rapportage zal voor de zomer nog gezamenlijk met het ordeningsbesluit en de overige onderzoeksrapporten aan de Tweede Kamer worden gestuurd.
Mochten er naar aanleiding van het proces nog vragen of opmerkingen zijn, dan horen wij dit graag.
En ongetwijfeld tot ziens in het vervolg!
Hartelijke groet, mede namens mijn collega's,

10.2.e
Senior beleidsmedewerker OV-Keten
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e @prorail.nl
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @nsstations.nl
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Enkele feitelijke vragen
Datum: zaterdag 11 april 2020 19:48:51
Bijlagen: concept brief vervoerders.docx

10.2.e
Bijgevoegd een aantal reacties voor zover ik deze vanuit gemeenschappelijke expertise kon geven Op een paar punten (zie puntjes) zal 10.2.e nog aanvullen

---

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 15:15
Aan: 10.2.e 10.2 @nsstations.nl
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Enkele feitelijke vragen

Hoi 10.2.e 10.2.e

k zou nog enkele (feitelijke) vragen die we intern IenW hadden op de mail zetten Beantwoording kan dinsdag in onze call of over de mail als dat praktischer is:

1. Stand van zaken OR-traject (tijdlijn) en invloed daarvan op implementatie

10.2.e we hebben het OR traject gesplitst in twee delen: eerste deel gaat over de ontwikkelrichting (keuze wijze van samenwerking), tweede deel over de uitwerking Eerste deel is afgelopen vrijdag bij ProRail afgerond met een ondernemingsbesluit OR adviseerde deels negatief, daarom besloten we eerst een besluit te nemen over intensivering van samenwerking en hebben daarin al een deel van de uitwerking vastgezet Tweede deel over enkele maanden

2 Wat zijn jullie ideeën voor wat betreft de externe communicatie van het voorstel en op welke manier willen jullie dat eventueel met IenW afstemmen?

10.2.e : We willen nu heel summier tegen vervoerder zeggen dat we opteren voor het vasthouden en intensiveren van de samenwerking Daarbij willen we aandacht geven aan de noodzaak om met vervoerders vasts te stellen welke issues zij hebben en welke verbeteringen mogelijk zijn ZIE een concept bijgevoegd

3 Is er een meer gedetailleerde onderbouwing beschikbaar voor een juridische en financiële toetsing door IenW op het moment dat wij daarom zouden vragen (jullie zouden dat checken bij Ans/Anneke)?

10.2.e Deze onderbouwing is beschikbaar Die onderbouwing is niet zo uitgewerkt dat je ook financiele gevolgen ziet Wij hebben op hoofdlijnen een taak-en rolverdeling gemaakt Met name bij onderhoud zie je een verschuiving van werk van ProRail naar NS

4 Kunnen jullie toelichten hoe de beoogde publiek-publieke samenwerking afwijkt van het model van een aparte stationsorganisatie? Niet zozeer qua scope van activiteiten (dat is op zich duidelijk), maar vooral qua governance en organisatie Ontstaat er bijvoorbeeld een aparte, gemeenschappelijke organisatie-eenheid?

10.2.e PPS beoogt niet te resulteren in een aparte entiteit of organisatie We leggen onze wederzijdse afspraken vast in een PPS, bestaande juridische constructie, opdat de ene partij bijvoorbeeld ook de aanbestedingen kan doen tbv de andere partij

5 In hoeverre is dit voorstel door NS afgestemd met de aandeelhouder? Zijn er vanuit dat perspectief nog aandachtspunten?

10.2.e ....

6 Als NS Stations de aanvrager wordt van publieke middelen voor de bouw van stations, moet er dan ook met NS een set aan afspraken worden ontwikkeld over de uitvoering van projecten, bekostiging, bevoorschotting, verantwoording etc zoals die nu tussen IenW en Prorail bestaat? Leidt dit niet tot extra kosten bij NS en mogelijk dubbeling met de capaciteit die Prorail hier nu voor inzet?

10.2.e de voorliggende vraag voor ons (vertrekpunt) was de veronderstelling dat een activum, na ontwikkeling en bouw, tegen een reele waarde overgedragen moet worden aan de toekomstige eigenaar Dat moet het argument betreffende "om niet"overdragen, voorkomen Daarom hebben we de optie op tafel gelegd om aan de voorkant het publieke goed te splitsen Hoe kijkt IenW aan tegen de voorliggende vraag?

7 Kan er een spanning ontstaan tussen de toegenomen rol van NS bij het beheer van kleine stations waar NS niet halteert (bijvoorbeeld in het Noorden) en de wens van andere vervoerders (bijvoorbeeld Arriva) om zich meer te profileren op dergelijke stations? Is het zo dat een vervoerder voor bepaalde zaken NS als aanspreekpunt krijgt in plaats van Prorail? Of blijft voor de vervoerder alles zoals het nu ook is?

10.2.e de instellingswet ZBO definieert "beheer" in drie sub functies: exploitatie van capaciteit, onderhoud, vervanging ProRail had en heeft in deze definitie de rol van beheerder Vanuit deze zelfde definitie voert NS de sub functie onderhoud uit Het zich profileren als vervoerder is een wens die op een gelijke manier als nu kenbaar gemaakt wordt

10.2.e ....

Tenslotte zouden wij nog een gesprek met Prorail en NS hebben over hoe om te gaan met de aanbevelingen van RHDHV die buiten de scope van het samenwerkingsmodel vallen, zoals met name de samenwerking met externe stakeholders zoals provincies Ik ga er vanuit dat we dat via jullie collega s doen die in de klankbordgroep van het RHDHV onderzoek hebben gezeten

10.2.e volgt er een uitnodiging?

Fijn Paasweekend,
10.2.e

ProRail
COO
A. Rietstra

Directeur Stations en Risicobeheer
A.M.E. de Vries

Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
T.a.v. dhr. A. Hettinga
Per e-mail: 10.2.e @arriva.nl

Datum 15 april 2020
Ons kenmerk 20200415 samenwerking ProRail en NS Stations
Onderwerp Samenwerking NS Stations en ProRail

E-mail 10.2.e @prorail.nl
Telefoon 088 - 10.2.e
E-mail 10.2.e @nsstations.nl
Telefoon 088 - 10.2.e

Geachte heer Hettinga, beste Anne,

Het is een bijzondere tijd voor ons allen. Het coronavirus houdt ons allemaal bezig. Enerzijds omdat het ons dwingt om anders te werken, maar meer nog omdat we de impact zien die dit virus heeft op het welbevinden van mensen en op ieders bedrijfsvoering. Allereerst willen wij u persoonlijk en in uw bedrijfsvoering veel sterkte en wijsheid wensen. We hopen op een nabije toekomst waarin het coronavraagstuk overwonnen is en alle OV-partijen stap voor stap kunnen opschalen naar reguliere bedrijfsvoering in het gehele openbaar vervoer.

Tegelijkertijd gaan delen van het werk in de spoorsector gewoon door. De ambitie van ProRail en NS Stations is en blijft om verbeteringen voor reizigers en vervoerders op en rondom stations door te voeren. Hiertoe evalueren en verbeteren wij continu onze samenwerking en dienstverlening. Tegelijkertijd doet ook het Ministerie van IenW onderzoek naar de positie van stations. Vanwege de rechtstreekse samenwerkingsrelatie die wij met u hebben, vinden wij het belangrijk u rechtstreeks te informeren over onze kijk op de huidige en toekomstige samenwerking tussen ProRail, NS Stations en partners.

Het gaat goed met de Nederlandse stations
ProRail en NS Stations werken elk vanuit hun eigen rol, expertise en verantwoordelijkheid samen met u aan de stations in Nederland. Zo zijn er de afgelopen jaren stations verbouwd en nieuwe stations opgeleverd en de voorzieningen op en rondom stations zijn uitgebreid. Reizigers herkennen dit: de reizigerstevredenheid over stations steeg in vijf jaar met ruim 12%.

Er zijn uitdagingen op en rondom de stations die we nu op moeten pakken
Om Nederland duurzaam bereikbaar te maken en de klantwaardering van het openbaar vervoer verder te laten toenemen (o.a. ambitie van het Toekomstbeeld OV 2040, Lange Termijn Spoor Agenda, Nationale Omgevingsvisie en Mobiliteitsschets) komt er de komende jaren een aantal uitdagingen op ons en de stations af. Het belang van stations groeit en we zien een ontwikkeling richting werk-, woon-, verblijfs- en mobiliteitshubs. We

moeten we ons tot 2030 voorbereiden op een aanzienlijke reizigersgroei. Stations in kleinere gemeenten krijgen daarbij steeds meer een vitale functie in de regio en stations in de steden zijn interessante centrale hubs in de gebiedsontwikkeling. Deze ontwikkelingen betekenen grote uitdagingen op en rondom de stations, die nú aangepakt moeten worden.

ProRail en NS Stations willen de huidige samenwerking continueren
De samenwerking tussen ProRail en NS Stations en hun partners heeft geresulteerd in de huidige klanttevredenheid en willen we voortzetten. Daarbij zien we op een aantal punten mogelijkheden voor verdere verbeteringen. ProRail en NS Stations willen die verbeteringen realiseren vanuit hun bestaande samenwerkingsrelatie, met waar nodig op punten aanpassingen. Op deze manier kunnen zonder grote stelselwijzingen de geschetste uitdagingen nu worden opgepakt. Uiteraard doen we dit met inachtneming van vigerende wet- en regelgeving. Deze continuering van de samenwerking met verbeteringen sluit aan bij optie 1 zoals geïdentificeerd in het ordeningsonderzoek van het Ministerie van IenW.

Wij gaan graag met u in gesprek over de samenwerking en over de toekomst van stations
De geschetste uitdagingen vereisen een goede samenwerking met u als vervoerder. Wij hechten er daarbij aan om aan te geven dat stations essentiële mobiliteitsplekken zijn voor Nederland waar elke vorm van reizigersvervoer tot haar recht moet kunnen komen. Dat betekent bijvoorbeeld dat de transfercapaciteit voor reizigers goed moet zijn, de serviceverlening aan u als vervoerder aan moet sluiten bij uw behoefte en dat uw mogelijkheden tot profilering afdoende moeten zijn. Lopende het onderzoek van het Ministerie van IenW werd duidelijk dat vervoerders opmerkingen en vragen hebben over de huidige samenwerking met ProRail en NS Stations en de mogelijkheden op stations. Daarover gaan wij graag met u in gesprek, waarbij we deze punten concreet willen maken en waar mogelijk aan willen pakken.

Kortom
Wij zijn er als ProRail en NS Stations van overtuigd dat onze samenwerking met verbeteringen de komende jaren verder kan bijdragen aan een goed product voor reizigers, vervoerders en decentrale overheden. We gaan tevens graag met u verder in gesprek over mogelijke verbeteringen in de samenwerking met u. Wij zullen hierover binnenkort contact met u opnemen. Mocht u al eerder vragen hebben, dan zijn wij vanzelfsprekend bereid om deze te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

Ans Rietstra	Anneke de Vries
COO	Directeur Stations en Risicobeheer

10.2.e

Van: 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2020 13:39
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS 10.2.e / 10.2.e), IenW 10.2.e / 10.2.e

Beste 10.2.e

Dankje voor je bericht en goed elkaar morgen te spreken. De onderwerpen die je noemt lijken ons inderdaad nuttig.

In aanvulling daarop lijkt het ons goed stil te staan bij de samenhang tussen Effecten van aanbesteden en de andere bouwblokken waar dit onderzoek aan raakt. Bijvoorbeeld de vier lijnen uit het Regeerakkoord of het Innov- rapport. Het marktordeningsbesluit dat jullie voorbereiden, is integraal in de zin dat het een synthese is van de verschillende bouwblokken. We kunnen ons voorstellen dat de bouwblokken op punten een andere invalshoek hebben, niet helemaal aansluiten etc., en dat dit soms een lastige puzzel oplevert. We kunnen morgen dan ook stilstaan bij eventuele vragen die jullie hierover hebben en welke input behulpzaam kan zijn.

We spreken elkaar morgen!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | 10.2.e
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 15 april 2020 16:08
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS 10.2.e / 10.2.e 10.2.e, IenW 10.2.e / 10.2.e

Dag 10.2.e , 10.2.e ,

Volgende week dinsdag hebben we een moment staan nav het rapport Effecten van openbaar aanbesteden in het OV.
Wij zien dit met name als een moment waarin jullie ons input mee kunnen geven voor de keuzes waar we voor staan in het vervolg.
Bijvoorbeeld daar waar het gaat over decentralisatie van regionale diensten, maar ook de aanpak en coördinatie van concessie-overstijgende onderwerpen.
Zijn er specifieke onderwerpen die jullie bij voorbaat al op de agenda willen zetten?
Dan houden we daar rekening mee.

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 8 april 2020 09:41
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl'; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS 10.2.e / 10.2.e IenW 10.2.e / 10.2.e
Tijd: dinsdag 21 april 2020 09:30-10:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Video call (Webex)

Dag allen,

Fijn dat we een moment hebben gevonden waarop iedereen beschikbaar is.
Hieronder de uitnodiging voor een Webex meeting op 21 april.

Hartelijke groet,
10.2.e

DEELNEMEN AAN RIJKSVIDEO VERGADERING
10.2.g

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g

Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

* * *

DEELNEMEN VIA TELEFOON
+31-10.2.g Netherlands Toll
Tik hier om oproep te starten (enkel met mobiele telefoons, hosts niet ondersteund): tel:10.2.g
10.2.g

+110.2.g United States Toll
Tik hier om oproep te starten (enkel met mobiele telefoons, hosts niet ondersteund): tel:10.2.g
10.2.g

Algemene inbelnummers:
10.2.g

DEELNEMEN VIA EEN VIDEOSYSTEEM OF -TOEPASSING
Kies 10.2.g @rijksvideo.webex.com
U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven
Kies 10.2.g @lync.webex.com

Kunt u niet deelnemen aan de Rijksvideo Vergadering? Neem contact op met de beheerder

---

Reactieformu ier Conceptrapport Ordeningsonderzoek inno-V

Algemene opmerkingen

In het rapport wordt niet ingegaan op doorlooptijd van de ontvlechtingsmaatregelen en de technische maatregelen (de eerste is een randvoorwaarde voor aanbesteding de tweede een logische: een aanbesteding van een netwerk dat volledig op de kop gaat is ondoenlijk en duur (je wilt bv. maximaal kunnen schuiven met materieel)). Het is niet bepaald denkbeeldig dat zelfs als aanbesteding als gewenst wordt gezien het dus pas gaat spelen b j de (discussie over de) concessie van 2035. Belangrijk om m.n. bij de variant voorsorteren hier een realistisch beeld van te schetsen.

De gevolgen voor reizigers komen slechts laat en zijdelings aan bod. Het woord reizigers valt nauwelijks in het rapport. Dat maakt dat het rapport een "aanbodgedreven" en institutionele sfeer ademt in plaats van het aansluiten bij de vraag in de markt.

Het rapport presenteert logistieke maatregelen als de oplossing voor capaciteitsproblemen. De route om capaciteit te vergroten (infra techniek logistiek) moet echter niet onzuiver worden vermengd met de marktordeningsdiscussie. Door deze twee aspecten los van elkaar te bezien kunnen kosten en baten van beide afwegingen objectief en later integraal worden beschouwd. Dit rapport vertroebelt het beeld nog.

Wendbaarheid wat betreft meerdere technische systemen (ATO/ 3kV/ ERTMS/ etc) zijn ook (juist!) te realiseren bij 1 vervoerder. Daarmee kan je met 1 HRN de afweging maken tussen logistieke synergie en 'maatwerk per corridor' zonder dat versch llende bedrijfsbelangen een rol spelen. Heel concreet passen we dit al bij ERTMS toe: DDZ en ICM blijven als ATB-treinen rijden ook als de eerste ERTMS-only baanvakken zij opgeleverd. Het blijkt dus in de praktijk dat dit mogelijk is.

Er wordt in het rapport geschetst dat de ordeningsvarianten moeten bijdragen aan een goed product voor de reiziger de doelen van TBOV 2040 etc. Dit wordt verderop in het rapport echter amper getoetst: de reiziger komt amper voor en er wordt alleen globaal gekeken (o.b.v. de analyse van ProRail) naar het creeeren van capaciteitsgroei. Het zou duide ijker moeten worden in het rapport dat de varianten niet daadwerkelijk vergeleken zijn op bv. de doelen van TBOV 2040.

De analyses in het tweede deel van het rapport zijn over het algemeen grondig en correct (even afgezien van onze opmerkingen t.a.v. het ProRail rapport) maar de vertaling hiervan in de samenvatting en de analyse per variant is soms 10.2.g . Hierdoor ontstaan er belangrijke onjuistheden en/of onduidelijkehden Zie punten over juridisch kader (bv. hoge bewijslast) en het verdwijnen van de nuanceringen die wél in de ProRail-analayse staan. Het is wenselijk dat de onderzoekers hier nog eens goed naar kijken.

Het is ook vaak onduidelijk wat de referentie is bij het beschrijven van voor- en nadelen bij de varianten. Hierdoor ontstaat een d ffuus beeld dat tot misverstanden/incorrecte beelden kan leiden. Zie opmerking bij p. 24. Het zou logischer geweest zijn om alles te relateren aan de status quo variant en dan alleen te kijken naar effecten die een rechtstreeks gevolg zijn van een andere ordening.

Daarnaast: het is duidelijk dat het goed gaat binnen NL echter de succesfactoren die daaraan bijdragen worden onvoldoende benoemd. Bijvoorbeeld de gebalanceerde samenwerking met ProRail dynamische en flexibele borging van het publieke belang integrale afwegingen etc. Voor het commentaar per variant is het het van belang om te kijken of die succesfactoren wel van kracht blijven (wat vaak niet het geval is). Door dit niet te duiden wordt uit het rapport niet duidelijk wat op belangrijke punten de effecten van mogelijke aanpassingen zijn wat een complete overall beoordeling bemoeilijkt.

Specifieke opmerkingen Inno-V rapport

Hoofdstuk	Pagina	Opmerking Advies Suggestie
Samenvatting	3	In de onderzoeksopdracht staat dat aanbesteden de norrm is. Dat is onjuist onderhands gunnen is een volwaardige optie die naast aanbesteden staat (zie bv. overweging 25 bij de PSO wijziging). Er wordt verwacht dat in EU een groot deel onderhands gegund wordt; het is zeer vreemd om dat dan te zien als afwijking van een norm. Zou goed zijn als dit duidelijk wordt in het rapport.
Samenvatting	3	In de N.B. staat een bijzonder belangrijk punt namelijk dat het geen effectenstudie is. Dit zou veel prominenter in het rapport moeten staan inclusief een nadere toelichting wat dit betekent (bv. welke effecten zijn niet in beeld gebracht). Niet voor niets werd in de toelichting op 15 april 2020 dit punt aan het begin prominent gemarkeerd door de onderzoekers.
Samenvatting	3	Stations staat binnen infra getekend. Stations omvat echter veel meer dan infra; ketendiensten retail service reisinformatie etc. De aard van deze activiteiten maakt dat deze in NL (en in veel andere landen) vooral bij de vervoerder liggen. Graag de figuur hier op aanpassen voor een compleet beeld.
Onderzoeksopdracht	3	De (geld)stromen tussen concessieverlener en concessiehoudende vervoerders staan vreemd weergegeven waardoor het verschil tussen HRN en regionale concessies op dit punt niet duidelijk wordt: de concessieprijs staat in het vakje dat van IenW naar NS loopt terwijl de geldstroom andersom loopt. Bij regionale vervoersoverheden staat vervolgens "concessievergoeding" waardoor het beeld kan ontstaan dat regionale vervoerders ook een vergoeding betalen voor hun concessie. Dit is niet het geval er is er sprake van subsidie. Deze term zou hier dus ook gebruikt moeten worden. Oplossing lijkt om concessieprijs en vervoerplan op te nemen in het blok Hoofdrailnet en dan een tweerichtingenpijl gebruiken.
Onderzoeksopdracht	3	De HSL-heffing die NS betaalt ontbreekt ten onrechte in de figuur.
Samenvatting	4	Stelt dat capaciteit schaarser wordt. Dit suggereert dat de capaciteit afneemt. De capaciteit groeit echter licht maar de vraag groeit veel harder. Daarnaast is het wenselijk om hier op te nemen dat naast capaciteistuitbreiding ook vraagsturing van belang is bij het in balans brengen van vraag en aanbod.
Samenvatting	4	Blauwe blok: het zijn geen uitzonderingen maar bepaalde situaties waar naar verwachting heel veel spoorvervoer onder gaat vallen (zie ook comment hierboven bij p. 3). Daarnaast is alleen open toegang voor binnenlands openbaar vervoer nieuw.
Samenvatting	4	Groene blok: dit gaat ten onrechte alleen over aanbesteden. Er z jn twee hoofdvormen van gunnen elk met hun eigen voorwaarden/praktische zaken.
Onderzoeksopdracht	4	Blok over capaciteitsuitbreiding: het lijkt nu net alsof deze drie knoppen de enige beleidsknoppen zijn om de vervoergroei te accommoderen. Terwijl er een vee heid aan knoppen is (zie ook rapport van IenW van eerder dit jaar). Denk bv. aan vraagsturing. Hier zou vermeld moeten worden dat dit buiten scope is gebleven en dat er alleen naar knoppen in het domein van de infrastructuurbeheerder is gekeken.
Samenvatting	5	In eerste kolom staat (terecht) dat de reiziger het uitgangspunt is voor de beschouwingen over de verschillende ordeningsvarianten. In het onderzoek is hier echter nauwelijks tot niet naar gekeken. Dit zou nadrukkelijk vermeld moeten worden (zie ook opmerking bij de N.B. op pagina 3).
Samenvatting	5	Bij capaciteitsproblematiek worden logistieke maatregelen als een alomvattende (maar wellicht niet voldoende) oplossing gepresenteerd. Er wordt echter niet ingegaan op de hoeveelheid capaciteit die hiermee gewonnen kan worden wat de gevolgen voor de reiziger precies zijn (meer overstappen wordt kort aangestipt) wat de kosten voor de (ook hiervoor benodigde) infra aanpassingen zijn en wat operationele gevolgen zijn (minder bijsturingsmogelijkheden impact op opstel en onderhoudscapaciteit). Het is dus op zijn best een "zeer voorlopige bevinding" waarbij de veronderstelde "aantrekkel jkheid" uitsluitend betrekking heeft op het infradomein en bovendien niet gekwantificeerd wordt. Zie ook ons commentaar in de brief.
Samenvatting	5	Er wordt gesteld dat de deelnetten aansluiten b j de lange termijn vervoervraag. Nog los van het feit dat dit niet gewantificeerd wordt: dit zou hooguit correct zijn als de vervoervraag volledig onafhankelijk is van het aanbod wat uiteraard niet zo is. Het klopt bv. niet bij de ideëen voor Noord-Holland in de analyse van ProRail. Hierin worden Noord-Holland-Noord en Haarlem alleen bediend met citysprinters. Dit wijkt sterk af van de plannen voor de PHS Corridor Asd-Alkmaar en Corridor Asd-Haarlem die juist mede ontwikkeld zijn op grond van de reizigerswensen (rekening houdend met autonome ontwikkelingen)?
Samenvatting	5	Laatste zin waarin de keuzes voor deelnetten gekoppeld worden aan de wijze van concessieverlening is incorrect zie ook met hoofdpunten en dient te worden aangepast. Als er hier al een opmerking over moet worden gemaakt dan beter: Keuzes aangaande infrastructuur en netwerken kunnen van invloed zijn op de bevindingen van de scenario's.
Samenvatting	5	In de derde kolom ontbreekt merkwaardig genoeg de optie van onderhands gunnen volledig terwijl dit voor nationale netten juist de belangrijkste optie uit de PSO is (opnemen van de optie is een zeer bewuste politieke keuze). Het is voor het spoor dan ook niet terecht om te spreken van een centrale rol voor aanbesteden.
Samenvatting	5	Laatste kolom eerste a inea: de ordening van de markt hoeft (m.u.v. open access) helemaal niet te wijzigen a.g.v. het 4e spoorwegpakket: de huidige ordening in NL voldoet aan de nieuwe wetgeving. De passage die er nu staat is feitelijk niet correct. Het gaat in NL om een politieke keus.
Samenvatting	5	De opmerkingen bij de samenvatting zijn uiteraard ook van toepassing op de rest van het rapport.
Varianten voor de marktordening	6	Opmerking over de beschouwingen per variant (gaat dus niet specifiek over deze pagina): Bij de varianten is onvoldoende duide ijk hoe de marktprikkel bij de plannende partijen terecht komt. Een overheid die meer budgetgestuurd is maakt andere afwegingen dan een vervoerder die alle omzet uit de markt moet halen of een vervoerder die op subsidie drijft. Het gevaar van de planningsfunctie naar de overheid halen is dat marktfalen wordt vervangen door overheidsfalen; in efficiënte allocatie van middelen door het ontbreken van contact met de markt (reizigers / verladers). Het is wenselijk dat het rapport aandacht besteed aan dit risico dat zich in de varianten in meer of mindere mate voordoet.
Varianten voor de marktordening	7	Alle varianten waarbij het net wordt opgeknipt (onder de vlag van ontvlechten en ontknopen) hebben grote gevolgen voor de reizigers logistieke gevolgen (bijstuurbaarheid opstellen onderhoud) toekomstige ontwikkelingen van de dienstregeling (bepaalde varianten zullen niet meer mogelijk zijn) en zullen ook specifieke investeringen in de infrastructuur (keren wissels fly overs). Dit blijft in het rapport en in het rapport van ProRail volledig buiten beeld. Of voorsorteren een realistische en/of wenselijke variant is is dus niet te zeggen -nog los van het feit dat deelnetten ook in andere ordeningsvarianten te realiseren zijn (en wellicht nog wel beter zie ook de brief).
Variant voor marktordening	7	Eerste kolom: Europese regels verplichten niet tot ruimte voor open access er is alleen een recht om capaciteit aan te vragen.
Variant voor marktordening	7	Er wordt opgemerkt dat een onderhandse gunning juridisch op voorhand onzeker is. Dit is een niet onderbouwde conclusie. Het is immers zeer denkbaar dat het HRN voldoet aan de in de PSO genoemde voorwaarden (dit was voor Nederland een belangrijke reden om in te stemmen met het 4e pakket). Daarbij speelt ook dat een aanbesteding eveneens juridisiche onzekerheden met zich meebrengt. Dit punt komt op diverse slides terug belangrijk om dit correct weer te geven.
Variant voor marktordening	7	B j de keuze voor onderhands gunnen staat de (beleids)visie van een lidstaat (en dus niet de Europese Commissie) centraal in artikel 5 lid 4bis van de PSO Verordening. Het is dus ook aan de lidstaat om in eerste instantie te beoordelen of aan de voorwaarden wordt voldaan. De PSO formulering ("met redenen omklede beslissing") wijst niet op een hoge bewijslast een term die bij het thema Juridisch kader terecht niet gebruikt wordt - maar in de samenvatting wordt wel ten onrechte over een hoge bewijslast gesproken. Hiermee worden ten onrechte obstakels verondersteld voor onderhandse gunning. Niet goed onderbouwde suggesties dat onderhands gunnen problematisch is bieden geen correct beeld en moeten daarom voorkomen worden.
Variant voor marktordening	7	Bij de voorsorteervariant wordt (impliciet) verondersteld dat er binnen de integrale HRN-concessie deelnetten zitten die er blijkbaar probleemloos uitgehaald en aanbesteed kunnen worden. Hier lijkt een contadictio in te zitten: op welke grond (conform de PSO-verordening) is dan eerst onderbouwd dat het HRN als geheel onderhands gegund kan worden? Of wordt hier bedoeld dat bij slecht presteren er koste wat het kost een deelnetwordt gecreëerd om NS (over de rug van de reiziger) te straffen? Dit is een belangrijke notie bij deze variant die meteen de vraag oproept of dit wel een realistische variant is zoals in het rapport verondersteld wordt.
Variant voor marktordening	7	Er zitten juridische randvoorwaarden aan de optie OV-Bureau en onderaanbesteding (PSO artikel 4 lid 7). Deze ontbreken in het rapport zowel bij de analyse van de variant als het juridisch kader. Een concessiehouder mag maar een beperkt deel onderaanbesteden (de concessiehouder moet een aanzienlijk deel van de diensten zelf uitvoeren). Het OV-Bureau zal dus alt jd onderdeel moeten zijn van de overheid (het OV-Bureau Groningen-Drenthe is bv. een openbaar lichaam). Een prominente variant uit het rapport (NS houdt concessie maar besteedt het vervoer aan) is dus niet mogelijk.
Variant voor marktordening	7	Er wordt gesteld dat de variant 'voorsorteren op deelnetwerken' minder coordinatieproblemen zou veroorzaken. Dit is wellicht zo t.o.v. verdergaande decentralisatie zonder deelnetwerken maar vergeleken met de huidige ordening staat dit hier alsnog veel te rooskleurig . Deelnetwerken veroorzaken juist meer coordinatie dan de huidige ordening: • Transities regelen op stations • Overstappen / aansluitingen regelen (incl transferveiligheid -> welke vervoerder pakt daar eigenaarschap van) • Materieel is niet meer uitwisselbaar (of wel maar dat krijg je concessies waar materieelspecs worden meegegeven en dat loopt in de 100en miljoenen als je ze duaal wilt uitrusten) • Geen optimalisatie B&O die moet je lokaal langs je corridor aanleggensten) Daarnaast ontstaat in geval van opknippen en aanbesteden een risico op wildgroei aan vervoersbewijzen en betaalmethoden (zie decentraal OV) bijna niet te voorkomen met meerdere vervoerders
Varianten voor de marktordening	7	Kolom 'voorwaardelijke gunning' laatste alinea: hier staat dat deze variant 'minder coordinatieproblemen veroorzaakt.' Zie onze algemene opmerking en opmerking verderop: er is niet duidelijk *ten opzichte waarvan* dit minder problemen veroorzaakt. Ten opzichte van decentraliseren zonder deelnetten klopt deze stelling maar deze variant veroorzaakt nog steeds veel meer issues met coordinatie dan de huidige ordening. Dit zou geduid moeten worden (zie regel hierboven) anders ontstaat een te rooskleurig beeld op dit punt.
Varianten voor de marktordening	8	Dynamiek': in de tweede bullit staat dat er in een aantal varianten de optie bestaat om tussentijds 'andere afslagen te nemen.' Suggestie is deze opmerking nog een keer te beschouwen in het licht van bv. onze opmerking over "geen weg terug" - mogelijk zijn de mogelijkheden voor 'andere afslagen' beperkter dan gedacht.
Variant Status Quo Voorsorteren	9	Status quo is een wat misleidende term omdat er zowel qua productontwikkeling als open toegang als positie van ProRail veranderingen mogelijk en te verwachten zijn. Het is dus alleen een status quo op het gebied van de reikwijdte van de vervoerconcessie - maar het woord 'status quo' impliceert ten onrechte dat 1. er voor NS verder niets verandert (terwijl; open access en samenwerking met ProRail door ZBO-vorming) en 2. er in deze ordeningsvariant geen verbeteringen voor de reiziger gerealiseerd worden.
Variant Status Quo	9	(t/m p. 30) Bij alle varianten wordt goed onderscheid gemaakt tussen strategisch tactisch en operationeel maar vervolgens wordt eigenlijk geen aandacht besteed aan operationele beheersbaarheid (de effecten zijn niet allemaal te mitigeren door sturings-en coördinatiemechanismen).
Variant Status Quo	9	B j Voorbeeld: goed dat 'open toegang' wordt genoemd; suggestie: ook toevoegen dat inrichting van de spoorsector daarnaast ook nog gaat veranderen als gevolg van ZBO-vorming ProRail.
Variant Status Quo	10	De variant status quo kent de grootste flexibiliteit dus zou op dit punt (netwerkontwikkeling (t.b.v. opvang groei) adaptief vermogen inspelen op regionale behoefte) juist beter moeten scoren dan de andere varianten. Ook uit de praktijk blijkt dat dit model zeer goed functioneert en relatief weinig coördinatieproblemen kent. Het commentaar bij deze variant is dan ook niet te plaatsen. Zie voor nadere opmerkingen de brief.
Variant Status Quo	10	(en p. 12 14 16) Enkele concrete voorbeelden bij het vorige punt: stapsgewijze ontwikkeling van het netwerk doet NS nu al: goed voorbeeld is tienminutentrein ASD-EHV frequentieverhoging in 2020 op (Dv-)Amf-Ut in combinatie met de extra Sprinter Hd-Amf in 2022 ROSA de implementatie van de airportsprinter in 2023 introductie van nieuw materieel waardoor snellere rijt jden mogelijk zijn en ook ERTMS gebeurt stapsgewijs.
Variant Status Quo	10	In deze (en andere) variant(en) wordt geen rekening gehouden met de goederenvervoerders en de eventuele effecten daarvan voor de varianten. Deze belangrijke notie ontbreekt ten onrechte.
Variant Status Quo	10	NMCA knelpunten onstaan vaak al ver voor 2030; op sommige drukke corridors in de Randstad zijn in 2018 al de voor 2030 voorspelde volumes van het Hoog-scenario (vrijwel) gehaald.
Variant Status Quo	10	Maatschappel jke verwachtingen: deze constatering is onjuist en dient te worden aangepast; zie ook voorbeelden verderop en de brief. Dit geldt ook voor de andere varianten waar deze formulering terugkomt.

Variant Status Quo	10	Hier wordt de grove schatting van 20 miljard genoemd die binnen TBOV 2040 circuleert die nog afhankelijk is van nader onderzoek en allerlei te maken beleidskeuzes en dus geen status heeft. Van deelnetten wordt geen bedrag genoemd maar wordt alleen kwalitatief gezegd dat het "geen mega-investeringen vergt." Hierdoor onstaat een inconsequente vergelijking van de varianten op dit punt. We pleiten ervoor het bedrag van 20 miljard te verwijderen zodat een consequente vergelijking ontstaat. Dit punt geldt ook voor de andere varianten waar deze formulering terugkomt.
Variant Status Quo	10	Kwaliteit: waarom ontbreekt hier de notie (die verderop wel uitgebreid terugkomt) dat juist de huidige ordening in de afgelopen jaren een zeer goede kwaliteit voor reizigers heeft geleverd? De huidige ordening is de enige variant waarvan we op voorhand zeker weten dat hij tot goede prestaties leidt; dit zou niet moeten ontbreken bij de weging van de varianten. Aangevuld met het feit dat het continueren van de huidige ordening een grotere kans biedt op kwaliteit omdat er geen afleiding is van de operatie waardoor gefocust kan worden op het product voor de reiziger.
Variant Status Quo	10	Sturing en coordinatie: dit punt wordt niet onderbouwd wij herkennen dit ook niet zie ook het tweede deel van het rapport waarin wordt geconcludeerd dat de sturing en coordinatie goed werken. Dit punt komt ook bij andere varianten terug.
Variant Management-aanbesteding	10	Waarom wordt hier wel een opmerking over open toegang geplaatst bij de omschrijving en bij sommige andere varianten niet?
Variant staatsmonopolie	12	Hier gelden ook veel van de gemaakte opmerkingen bij pagina 10. Daarnaast is het vreemd dat de juridische opmerking over haalbaarheid van deze variant gelijk is aan die bij status quo. Het is immers evident dat onderbouwing van het onderhands gunnen hier veel lastiger is dan bij de status quo-variant.
Variant Management aanbesteding	14	Sturing en coördinatie: de daar geponeerde stelling dat het behoorlijk risicovol is wordt niet onderbouwd. Daarnaast lijkt het logisch dat alleen de minister rekening hoeft te houden met het risico van open toetreders hij draagt immers het opbrengstrisico.
Variant Yardstick competition	15	Bij de opknipstrategie (en bv. yardstick competition) wordt verwezen naar Zwitserland en Japan. In deze gevallen gaat het echter om holding of ze fs verticaal geïntegreerde bedrijven waardoor wordt geoptimaliseerd over infra en vervoer. In NL is juist gekozen voor een vergroting van de scheiding tussen infra en vervoer. Hoe verhouden deze zich tot elkaar en zijn ze wel vergelijkbaar?
Variant Yardstick competition	15	Let op: yardstick competition gaat vooral via de aandeelhoudersas bij SBB. Dat is een ander soort relatie dan een concessie. In alle gevallen gaat het om verticaal geïntegreerde bedrijven met een samenhangend netwerk. In NL wordt juist gekozen voor grotere scheiding tussen ProRail en de markt. Dat zou hier genoemd moeten worden.
Variant Yardstick competition	16	Zoals hierbovenal opgemerkt zijn de genoemde voordelen ook (en zelfs) makkelijker te realiseren in andere varianten zoals status quo. Hier worden dus onterechte kansen opgevoerd en risico's onderschat (zie ook opmerkingen bij variant deelnetwerken). Opvallend ook dat een concreet vb. wordt genoemd (ontvlechting Utrecht) dat juist gerealiseerd is binnen een concessie (met deelnetten zou dit een stuk lastiger zijn geweest). Dit laatste punt geldt ook voor andere varianten met deelnetten.
Variant Yardstick competition	16	Het is zeer de vraag of de diverse deelnetten dusdanig vergel jkbaar zijn dat er werkelijk vergelijkingsmateriaal bestaat. Zeker omdat op voorhand niet duidelijk is hoe de deelnetten eruit gaan zien en deze tussentijds kunnen worden gewijzigd.
Variant Yardstick competition	16	In deze variant wordt voorbijgegaan aan de overige eisen (anders dan eigendom/zeggenschap) die door artikel 5 tweede lid PSO worden gesteld worden gesteld aan inbesteding. Zo staat er dat het moet gaan om de vervoerbehoeften van stedelijke agglomeraties of plattelandsgebieden of beide waar bij de veronderstelde deelnetten geen sprake van is. Voor een correct beeld is het belangrijk dit toe te voegen.
Variant Voorsorteren	17	Drie coherente deelnetwerken: er wordt niet onderbouwd waarom er voor drie deelnetwerken wordt gekozen. Waarom is dit de beste oplossing voor de reiziger en de BV Nederland. Op pagina 6 wordt weliswaar een voorbehoud gemaakt op het aantal deelnetwerken maar de drie deelnetwerken komen vervolgens zonder nuancerende opmerkingen zo prominent terug in het rapport dat het onderbouwd moet worden of vaker aangegeven moet worden dat het maar een voorbeeld is.
Variant Voorsorteren	17	Wat betekent deze voorgestelde inde ing in drie deelnetten voor de KPI-sturing? Hoe worden perverse prikkels die niet in het klantbelang zijn voorkomen?
Variant Voorsorteren	18	Zie de opmerkingen die gemaakt zijn bij m.n. de variant status quo en de brief. Als er al voordelen zijn (waar veel kanttekeningen bij te plaatsen zijn) dan zijn die er zeker ook in diverse andere varianten. De opmerkingen i.r.t. deelnetwerken zijn ook van toepassing op de Variant deelnetwerken.
Variant Voorsorteren	18	Stelt dat ontmengen/ontvlechten mega investeringen overbodig maakt. Dit valt zeer te betwijfelen en wordt ook niet aangetoond; er wordt niet uitgewerkt of de logistieke maateregelen genoeg capaciteit opleveren welke aanpassingen (dus investeringen) deze vereisen in de infra wat de gevolgen voor reizigers en operatie zijn.
Variant Voorsorteren	18	Het wegvallen van een van de drie netwerken zal inherent invloed hebben op de concessieprijs van de overgebleven netwerken. Onduidelijk is hoe hier in deze variant mee om wordt gegaan.
Variant Voorsorteren	18	Er is geen indeling op voorhand van de deelnetten noodzakelijk volgens de onderzoekers. Het is de vraag hoe dit zal uitpakken in de concessie en de wijze van verge ijking. Op welke wijze wordt dan gekeken naar prestatie-indicatoren wat wordt de invloed van de verscheidene regio's etc. De vormgeving is lastig zo niet onmogelijk. Dit punt komt op diverse slides terug.
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides oa 26) Er wordt gesproken over innovaties als ERTMS/3Kv/ATO met als doel capaciteitsgroei. Er is echter nog niet duidelijk wat deze precies kunnen bijdragen aan capaciteitsgroei (het startdocument t.b.v. de verkenning hiervoor is nog niet afgerond). Het ProRail rapport houdt op dit punt veel meer slagen om de arm (mogelijk te onderzoeken) dan het innopV-rapport. Op grond waarvan hebben de onderzoekers de voorbehouden hier niet nodig geacht?
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides oa 26) Er wordt geimpliceerd dat bovenstaande innovaties (in geval van deelnetwerken) weinig geld kosten in verhouding tot investeringen in uitbreiding. Dit is de vraag. Ten eerste is het onduidelijk welk deel van de genoemde 20 miljard nog steeds nodig is (de innovaties lossen lang niet alle knelpunten op). Ten tweede komen er in geval van deelnetten ook nog grote kostenposten bij om materieel aan te passen onderstations aan te passen transities te bouwen. Dit loopt in de honderden miljoenen. het beeld is dus verre van compleet.
Variant Voorsorteren	18	(en andere slides oa 26) Er wordt gesteld dat er bij deelnetten meer ruimte ontstaat voor regionale ambities. Dit wordt niet onderbouwd (en door NS betwijfeld zie ook onze opmerking in de brief). Indien er geen onderbouwing is zou dit consequent verwijderd moeten worden.
Variant Voorsorteren	18	Stelt dat er vergelijkingsmateriaal ontstaat. Dit is niet correct en dient aangepast te worden. Ieder traject is uniek doordat iedere corridor weer eigen kenmerken heeft qua baanstabiliteit (en snelheidsbeperking) m lieu eisen ligging van B&O faciliteiten inrichting stations bruggen en tunnels aanwezigheid/ruimte voor bijstuurinfra goederentreinen en int verkeer. Dit komt op meerdere punten terug.
Variant Voorsorteren	18	(en p. 22) Stelt beknopt dat er een toename van complexiteit en afstemming zal ontstaan. Dit is een understatement en zou duidelijker naar voren moeten komen in het rapport. Afstemmen qua overstaprelaties poortjes verkoop & info tarivering be- en bijsturing betekent een fors (ambtel jk) apparaat met nog steeds een groot risico dat vervoerders op hun eigen deelnetwerk proberen te optimaliseren en dus een suboptimaal product leveren voor iedere reiziger die van het ene deelnetwerk naar het andere w l reizen (dit hoeft niet eens lange lijnvoering te z jn -> een forens uit Zaandam naar Amsterdam Zuid krijgt met al deze facetten te maken). Dit punt geldt ook bij de variant Deelnetwerken.
Variant Verder Decentralisatie	20	Zeker de nog niet gedecentraliseerde sprinterdiensten houden zich vaak niet aan de bestuurlijk logische grenzen (van busconcessies). De kans dat er nieuwe multimodale concessies gaan onstaan is dus niet erg groot. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de vier lijnen dat de vervoerkundige samenhang met de intercities bij deze treindiensten veel groter is dan met de bussen zoals ook werd bevestigd door de onderzoekers in de call op 15 april 2020.
Variant Verdergaande decentralisatie	20	Tijdslijn uitvoerbaarheid: waarom wordt hier niet ingegaan op de tijdlijn die hoort bij het regelen van eventuele decentralisaties maar alleen op de kant van de HRN-concessie?
Variant Verdergaande decentralisatie	20	Gelden de belangrijkste nadelen voor decentralisatie ook niet voor de voorgenomen aanbesteding van Eindhoven-Düsseldorf? Het lijkt ons wel (en misschien zelfs in grotere mate) dus expliciet opnemen is zeer gewenst. Lijkt trouwens ook een probleem b j de deelnetwerken.
Variant IC/Sprinters	21	Hier wordt bij de omschr jving een OV-bureau Nederland geintroduceerd. Dit is verwarrend ten opzichte van de ordeningsvariant "OV-Bureau NL". Verder wordt er niet uitgewerkt dat de oprichting van dit bureau ook veel extra werk en afstemming met zich meebrengt.
Variant IC/Sprinters	21	IC's en Sprinters bedienen voor belangrijk deel deze fde markt; maar 50% van totaal is los zie M. Janssen ESB
Variant IC/Sprinters	22	Zeker de nog niet gedecentraliseerde sprinterdiensten houden zich vaak niet aan de (bestuurlijk) logische grenzen (van busconcessies). De kans dat er nieuwe multimodale concessies gaan onstaan is dus niet erg groot. Daarnaast blijkt uit het onderzoek naar de vier lijnen dat de vervoerkundige samenhang met de intercities veel groter is dan met de bussen dat zal ook veel veel andere stoptreindiensten gelden zoals ook werd bevestigd door de onderzoekers in de call op 15 april 2020.
Variant IC/Sprinters	22	Ook de regionale partijen moeten rekening houden met gevolgen open toegang (een flink deel van de omzet van sprinterdiensten bestaat uit vervoer tussen IC stations).
Variant IC/Sprinters	22	Er moet telkens ook goed gekeken worden wat voor gevolgen beslissingen hebben op lopende concessies. In de praktijk wordt dit al snel dusdanig complex dat verstarring het gevolg is.
Variant OV-bureau Nederland	24	Veel genoemde voordelen bestaan ook bij de status quo va A15iant maar worden daar niet genoemd. Zo ontstaat een onevenwichtig beeld. Het is in het rapport vaker onduidelijk wat de referentie is van opgevoerde voor- en nadelen (zie ook onze algemene opmerking)..
Variant OV-bureau Nederland	24	Voor wat betreft de opmerkingen aangaande deelnetwerken: zie de opmerkingen bij de andere varianten en de brief.
Variant OV-bureau Nederland	24	Zoals al eerder gezegd is de variant met NS als concessiehouder niet mogelijk op grond van artkel 4 lid 7 van de PSO vervordening (is variant a) in het juridisch kader). In de OV-Bureau-variant verdwijnt NS dus (als vervoerpartij in Nederland) of gaat op in de overheid. Naast alle vragen die dit oproept over de eindsituatie betekent dit ook een zeer complexe transitiefase (je wilt de aanbestedingen goed spreiden over de tijd en tijdelijke onderhandse concessies hebben een looptijd van maximaal 5 jaar en mogen niet verlengd worden). Bij de praktische voorwaarden wordt dit omzeild door uit te gaan van NS als concessiehouder maar dat is dus alleen mogelijk bij de eerste paar aanbestedingen daarna wordt het aandeel onderaanneming te groot voor een concessie aan NS.
Variant OV-bureau Nederland	24	Als de afstemming van het aanbod op de vraag bij een OV Bureau wordt gelegd wordt dan niet per definitie een markttaak bij de overheid neergelegd? (Markt = afstemming van vraag op aanbod). Hoe wordt dan nog gewaarborgd dat deze allocatieve efficiëncy optimaal is?
Variant OV-bureau Nederland	24	De voordelen lijken in dit scenario 10.2.g te worden ingeschat. De drie "HRN-vervoerders" zullen zich onafhankelijk van elkaar gedragen na het moment van gunning van hun concessie en ook in bijvoorbeeld capaciteitsverdelingen en dergelijke zich zo opstellen. Hoe zien de onderzoekers dit? Daarnaast bouwt ook dit scenario voort op het beperkte onderzoek van ProRail. Wat is de reden dat de disclaimer van ProRail niet terugkomt in dit scenario? Deze punten komen op meerdere slides terug.
Variant OV-bureau Nederland	24	Ook de enkele stelling dat de afstemmingsproblemen hiermee voorkomen worden is niet nader geduid. Het enkele feit dat er een OV-bureau zou kunnen komen betekent niet dat de onderliggende concessies zonder meer op alle aspecten kunnen samenwerken en afstemming met elkaar kunnen zoeken (dit speelt in ieder geval bij de genoemde juridische mogelijkheden onder b en c). Ten aanzien van open toegang vervoerders speelt dit ook onder a (die echter toch niet mogelijk is zie eerder). De op eerdere slides genoemde complexiteit die ontstaat bij meerdere concessies zal ook in dit scenario spelen.
Variant OV-bureau Nederland	24	Ook de constructie (variant b) van NS als concessiebeheerder (op grond van wat voor juridische relatie met IenW?) en NS die (sub?)concessies aanbesteedt aan onderaannemers/vervoerders waar de Minister formeel concessieverlener is lijkt aanbestedingsrechtelijk discutabel en ook lastig in te passen in de PSO.
Variant OV-bureau Nederland	24	B j een opgeknipt net is de dienstregeling vrijwel niet meer te wijzigen omdat dit direct vervoerkundige en commerciële effecten heeft voor alle betrokken vervoerders. Dit leidt tot moeizame onderhandelingen en claims en een slechter product voor reizigers.
Variant Aanbesteding van deelnetwerken	25	Voorbeeld Groot-Brittannie: in de toelichting verderop in het rapport staat duidelijk dat er in GB sprake is van zeer grote coordinatieproblemen. Waarom wordt dit niet geduid bij dit praktijkvoorbeeld? De illustratie van het voorbeeld biedt nu geen correct beeld.
Variant Aanbesteding deelnetwerken	25	(en p. 26) Alle eerder gemaakte opmerkingen t.a.v deelnetwerken (ook i.r.t. de andere varianten) zijn hier uiteraard ook van toepassing. Zie ook de brief
Variant Aanbesteding deelnetwerken	25	(en p. 26) Er wordt (terecht) gezegd dat vanwege grote werkbelasting b j overheid en vervoerders de concessies geen gelijke looptijd hebben. Omdat de deelnetwerken qua dienstregeling niet onafhankelijk van elkaar zijn maakt dit w jzigingen in het aanbod lastig. wijzigingen in een deelnetwerk brengt immers wijzigingen met zich mee b j lopende concessies. Er is dus een groot risico op weerstand suboptimale keuzes en juridische gedoe met verstarring tot gevolg. Zie ook opmerking hierboven bij variant OV-burea Nederland.
Variant Aanbesteding deelnetwerken	26	B j variant aanbesteding van deelnetwerken staat dat keuzes in het netwerk onafhankelijker van elkaar gemaakt kunnen worden en dat daarmee adaptief vermogen groeit. Dit is toch sowieso ook mogelijk als je gehele HRN onderhands gunt; dan heb je nog meer ruimte om keuze te maken. Zie ook eerdere opmerkingen en de brief.
Variant Aanbesteding deelnetwerken	26	Waarom wordt op p. 26 bij de vierde bullit van in te regelen aspecten gesproken over enkele praktische voorwaarden waaraan voldaan dient te zijn terwijl dit in de Variant aanbesteding HRN op p. 28 opeens veel praktische voorwaarden zijn. Hierin zal weinig verschil zijn.
Variant Aanbesteding deelnetwerken	26	Enig verlies van schaalvoordelen': dit is een understatement en zou voor een realistisch beeld duidelijker moeten worden neergezet. Bv. als je NS haar huidige materieelpark in 3 stukken knipt (en dat gebeurt in deze variant) en dit dus niet meer uitwisselbaar is dan heeft dat forse negatieve consequenties. Ook de investeringen in innovaties (ATO ROSA planningstools) zullen minder renderen (baten per deelnetwerk zijn kleiner) en dus minder worden. Ook grote gebeurtenissen die aanpassingen op het hele netwerk vereisen bijv. EK finale koningsdag Corona F1 zullen last hebben van de versnippering.
Variant aanbesteden HRN	28	NS Stations doet eigenlijk geen systeemtaken en het is niet duidelijk waarom die eventueel overgenomen zouden moeten worden. Het is hier dus beter een ander voorbeeld te noemen.
Variant aanbesteden HRN	28	B j gebruikmaking van artikel 5 3bis PSO is er geen weg terug er moet daarna aanbesteed worden. Dit instrument is dus zeer risicovol als het ingezet wordt voordat duidelijk is dat de aanbesteding succesvol is.
Variant Full open access	29	Veel van de genoemde voorbeelden zijn geen werkelijke voorbeelden van volledig open access treinvervoer waar eerst de markt aan zet is en vervolgens de gaten met concessies worden gedicht. Het zijn meer organisch ontstane tussenvarianten.
Variant Full open access	30	De stelling dat NS voordelen geniet kan net zo goed omgedraaid worden. NS draagt kosten voor materieel en personeel die niet zo maar af te bouwen zijn waar (i.t.t. bij een concessie) mogelijk geen inkomsten tegenover staan vanwege concurrentie. Een big bang invoering per 2025 lijkt dus niet erg realistisch.
Variant full open access	30	Tijdslijn uitvoerbaarheid: hier ontbreekt de notie dat pas laat duidelijk wordt welke diensten niet op commerciele basis ontstaan en dus aanbesteed dienen te worden (waarbij zeker in het begin het commerciële aanbod niet stabiel zal zijn). De overgang van de huidige ordening naar dit systeem is dus uitermate complex met als groot risico dat er op zowel korte als langere termijn gaten vallen in het aanbod. Sommige gaten zijn ook nog lastig te repareren (een IC op zondag om 07.00 aanbesteden...).
Prestaties	31	Onderzoeken laten zien dat de uitgaven van de NL overheid ver beneden het niveau van het buitenland liggen (zowel investeringen als exploitatiefinanciering); relatief laag is dus een understatement. Dat leidt tot de vraag of er geen sprake is van een investeringsachterstand en onvoldoende financiering. Ook dit pleit niet voor ingrijpende aanpassingen.
Prestaties	31	(en p. 32) Hier wordt uitgegaan van de oude benchmark. IenW beschikt over concept van nieuwere benchmark. Ook hieruit blijkt dat de kostenniveaus van ProRail en NS tot de laagste van de vergelijkingsgroep behoren. Ingrijpende wijzigingen hebben zeer waarschijnlijk negatief effect. Het rapport verwijst op diverse plaatsen naar rapporten die nog niet openbaar gemaakt zijn maar dat binnenkort wel worden dus dat kan geen bezwaar zijn tegen het gebruik van recentere benchmark.
Prestaties	32	Het is duidelijk dat het goed gaat binnen NL echter de succesfactoren die daaraan bijdragen worden onvoldoende benoemd. Bijvoorbeeld de gebalanceerde samenwerking met ProRail dynamische en flexibele borging van het publieke belang integrale afwegingen etc. Voor het commentaar per variant is het het van belang om te kijken of die succesfactoren wel van kracht blijven (wat vaak niet het geval is).
Prestaties	33	M.b.t. de punten waarop NS wordt gevraagd een aanvullende inspanning te leveren: het gaat het niet altijd om aanvullende inspanningen maar het borgen van inspanningen die NS al doet.
Prestaties	33	Er wordt gesproken over de realisatie door NS in de eerste helft van 2019; inmiddels zijn ook cijfers over heel 2019 beschikbaar.
Het beleid betreffende het spoor	34	MaaS is niet direct overheidsbeleid (is bv. onderdeel van NOVB-beraadslagingen en daarmee breder dan overheidsbeleid) zeker niet bij het HRN (NS is hier onafhankelijk van het overheidsbeleid al lang mee bezig). De overheid wil dat dit een vlucht neemt maar het zal vooral aan marktpartijen worden gelaten. Tekst behoeft dus nuancering.
PHS	36	Tekst is op een punt achterhaald: SUN is nu ETMET-ROSA (Rotterdam - Schiphol - Arnhem). Een mooi voorbeeld van de flexibiliteit die een integrale concessie biedt als het gaat om netwerk/dienstregelingsontwikkeling.
PHS	36	(en p. 37) Welke conclusies zijn er te trekken over PHS en TBOV in relatie tot de varianten? Het is duidelijk dat er veel uitdagingen zijn die er niet makkelijker op worden als je meer complexiteit en afhankelijkheden in het systeem stopt. De onderzoekers geven dit duidelijk aan bij de Variant verder decentraliseren maar veel minder b j de andere varianten. Zou bv. niet een van de conclusies kunnen zijn dat fundamentele wizjigingen in de ordening gedurende de looptijd van de volgende HRN-concessie realisatie van de toekomstplannen veel moeilijker maakt?
Toekomstbeeld OV 2040	37	Niet alleen de regionale overheden zijn betrokken maar ook de regionale vervoerders.
Conclusies eerder onderzoeken	38	Een niet onbelangrijke constatering uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor" is dat grote veranderingen kostbaar zijn en veel tijd kosten. Ook de constatering dat van koers veranderen ingewikkeld is zou hie niet mogen ontbreken (staat wel als conclusie op pagina 41).
Conclusies eerder onderzoeken	38	Het stationsonderzoek laat een ander beeld zien over het gelijke speelveld: de stelling over het gelijke speelveld is te stevig; vervoerders hebben hierover mogelijke zorgen geuit maar daar staan verschillende feiten tegenover die wijzen op de zorgvuldigheid waarmee een en ander nu gereguleerd is. Vervoerders geven de samenwerking een mooi rapportcijfer. De ACM heeft bovendien geconcludeerd dat de beheersmaatregelen afdoende zijn. Ook de derde bullit is niet correct: de opdracht aan RHDHV was om vier opties te onderzoeken; RHDHV doet vervolgens echter géén aanbevelingen over welke opties mogelijk zijn. Bovendien heeft het RHDH-onderzoek geen relatie met de aan inno-V gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning.Daarom het verzoek de verwijzing naar het stationsonderzoek in zijn geheel te verwijderen. In de call op 15 april 2020 bleek de vermelding van dit onderzoek ook b j andere stakeholders tot verwarring te leiden.

Conclusies eerder onderzoeken	38	(en p.40) Rapport Beleidsdoorlichting. Er staat "inrichting van het toekomstig spoor". Formulering kan verwarrend zijn: het kan gelezen worden als marktordening terwijl het gaat over infrastructurele projecten die het spoornetwerk wijzigen. Daarnaast komt de constatering "ongeacht de wijze van gunnen" in het geheel niet voor in het aangehaalde rapport. Dit dient aangepast te worden. De onderzoekers kunnen op grond van andere onderzoeken ze f conclusies trekken maar dat mag niet gepresenteerd worden als een uitkomst van dat onderzoek.
Conclusies uit eerdere onderzoeken	38	(t/m einde rapport) We doen de suggestie om de conclusies uit dit hoofdstuk nog eens langs de samenvattende slides aan het begin van het rapport te leggen om te zien of inderdaad alle nuances en relevante punten goed zijn vertaald in deze samenvattende slides. Zie ook onze algemene opmerking.
Conclusies uit eerdere onderzoeken	39	Zie opmerking bij p. 38: graag ook in de samenvatting van de aanbevelingen de conclusie uit Kiezen voor een goed spoor opnemen: grote veranderingen zijn kostbaar en kosten veel t jd en van koers veranderen is ingewikkeld.
Conclusies eerder onderzoeken	42	Het onderzoek naar de stations heeft geen raakvlak met de gestelde onderzoeksvraag. Dit raakt immers niet aan de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning. De suggestie is deze slide te verwijderen. Zie eerdere opmerking. Mocht de slide toch behouden blijven dan vinden wij onderstaande aanpassingen op de slide van belang:
Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder belangrijke bevindingen' (rechterkolom) staat: - "Het ligt voor de hand om de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations aan te laten sluiten op de toekomstige ordening op het spoor. - Een afweging daarbij is op welke wijze de borging en realisatie van publieke belangrijk op stations het beste bij publiek-gestuurde en/of meer rendementsgedreven organisatie(s) belegd zou kunnen worden." Dit blijkt geenszins uit het rapport van RHDHV. Deze bevindingen zijn ook niet af te leiden uit teksten in het rapport en moeten dus verwijderd worden en vervangen worden door de belangrijkste conclusies die de RHDHV-onderzoekers feitelijk getrokken hebben. Zie hieronder:
Conclusies eerder onderzoeken	42	Onder belangrijke bevindingen' zou passend zijn een passage uit de samenvatting van het rapport over te nemen te weten op p. 2: - "De (specifieke) publieke belangen op en rond stations zoals uit de Lange Termijn Spooragenda kunnen worden afgeleid worden gerealiseerd - Er zijn geen grote knelpunten geconstateerd. - Vanuit het perspectief van de reiziger is de reizigerstevredenheid goed en de afgelopen jaren gestegen. - Vervoerders zijn over het algemeen tevreden maar hebben wel zorgen over het ge ijke speelveld. - Vanuit het perspectief van de belastingbetaler is er aanleiding om te veronderstellen dat de mate waarin de belangen efficiënt worden gerealiseerd vergroot kan worden. - Uit gesprekken blijkt dat respondenten ervaren dat ProRail en NS Stations elkaar in balans houden en dat de samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft b jgedragen aan de kwaliteit van de stations. - Maar er wordt ook ervaren dat de eigendoms- exploitatie- en verantwoordelijkheidsverdeling leidt tot inefficiënties zo is er veel afstemming nodig en overlap in taken en verantwoordelijkheden."
Conclusies eerder onderzoeken	42	Verder: er wordt – door er een heel blok op het midden van de pagina aan te wijden – veel aandacht besteed aan de kanttekeningen bij de huidige stationsordening (terwijl de belangrijkste bevinding is dat het goed gaat op stations in NL zie hiervoor). Voorstel is dan ook om - indien deze slide niet geschrapt zou worden zie boven- het rechterblok en het middelste blok om te draaien (met inachtneming van het tekstvoorstel hierboven) en de kanttekeningen bondiger weer te geven (in steekwoorden). Hiermee sluit de koptekst ook beter aan bij de inhoud van de slide (is nu niet het geval). Waarbij een voorstel zou z jn de koptekst als volgt aan te passen: Onderzoek naar ordening op stations laat zien dat de samenwerking tussen de betrokken partijen goed gaat en de doelen behaald worden maar dat de efficiency van de samenwerking kan worden vergroot.' De zorg over het gelijke speelveld is weliswaar geuit maar wordt niet ondersteund door de feiten. Dat er efficiencyverbeteringen mogelijk zijn wel en dat wordt ook door partijen zelf onderschreven.
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.)Het onderzoek van ProRail is zeer beperkt en gaat enkel uit van technische en logistieke aspecten. In de complexe spoorsector waar meer belangen spelen kan dit niet dragend zijn voor bepaalde keuzes. Dit wordt dan ook zelf door ProRail onderkend (zie slide 12 onderzoek). Wat is de reden dat dit onderzoek zonder disclaimers een prominente basis is geworden van het onderzoek?
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.) Op welke wijze hebben de onderzoekers het onderzoek van ProRa l gevalideerd? Met andere woorden hoe is voorkomen dat "wensen" van ProRail leidend zijn geworden bij de uitkomsten en afleiden van een objectief onderzoek?
Vraagroei en capaciteit van het netwerk	43	In aanvulling hierop staat op deze slide een disclaimer dat het onderzoek van ProRail een expert judgment en team analyse van ProRail is en dat dit verder onderzocht moet worden in TBOV. Zo'n kleine voetnoot doet geen recht aan de door ProRail gemaakte disclaimer en nadere onderzoekspunten die immers zo fundamenteel zijn dat duidelijk is dat het ProRail "onderzoek" veel te onvoldragen is om er harde conclusies t.a.v. de (on)mogelijkheden en voor- en nadelen van ordeningsvarianten uit te kunnen trekken. ProRail geeft in haar eigen analyse aan dat nog moet worden gekeken naar de effecten voor de reiziger de vervoerwaarde de benodigde investeringen de fasering en prioritering van systeemsprongen en een nadere impact analyse. Dus als de onderzoekers dit ProRa l "onderzoek" al willen betrekken bij het rapport dan zou er in ieder geval een slide moeten komen waar bovenstaande punten duidelijk vermeld worden plus de beperkingen die dat met zich meebrengt voor de beoordeling van de varianten.
Vraagroei en capaciteit van het netwerk	43	Gezien het bovenstaande is het des te opmerkelijker dat bij het commentaar bij de varianten bepaalde mogelijke gevolgen zonder voorbehoud als feiten worden opgevoerd (bv. de capaciteitswinsten en het niet meer nodig zijn van mega-investeringen). Zie ook de opmerking op dit punt bij pagina 18.
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	Tweede/derde voorlopige bevinding: "Logistiek ontmengen/ontvlechten (als kansrijk element binnen de beleidsknoppen) kan tevens de basis vormen voor een gefaseerde uitbreiding van de capaciteit." Er wordt geen onderbouwing gegeven. Utrecht wordt als voorbeeld genoemd. Maar DSSU (DoorStroom Station Utrecht) is niet alleen maar een succesverhaal er zijn ook vervelende gevolgen die we rondom Utrecht hebben (moeten) accepteren die hier niet benoemd worden.
Vraaggroei en capaciteit	43	Zie eerdere opmerking: hier zou ook vermeld moeten worden dat er ook veel andere beleidsknoppen zijn om aan te draaien.
Vraaggroei en capaciteit van het netwerk	43	(e.v.) Zie hier voor de inhoude ijke reactie met name de opmerkingen bij het ProRail rapport en in onze brief.
Groei van de vraag	44	De extra groei van 20% a.g.v. modal shift is niet onderbouwd en 10.2.g (de totale groei is hierdoor feite ijk geen prognose meer). Omdat dit een belangrijke aanname is immers de Prorail- aanpak wordt door hen gerechtvaardigd door de grote veronderstelde groei is dat veel te mager. Ook ontbreekt de notie dat er nu al hoge groei is met name op al drukke corridors in de spits waardoor de door Prorail voorgestelde lange termijn opties niet voldoende zijn (wat veronderstelde besparingen op infrastructuurinvesteringen ook om deze reden onzeker maken).
Vraaggroei en capaciteit	44	Uitdagingen: er wordt hier gesteld dat de beschikbare investeringsruimte beperkt is. Het bedrag dat beschikbaar wordt gesteld voor infrastructuur is een beleidskeuze en voor de genoemde periode nog geen gegeven. Dit is aan de politiek; en kan in dit rapport dus ook niet op deze manier als randvoorwaarde/relevante uitdaging omschreven worden.
Onderzoeksmethode	45	Het is vreemd dat ontwerpcriteria al normatief zijn ingevuld (er staat telkens "moet") maar juist niet bij Vervoerwaarde terwijl de reiziger juist het uitgangspunt is (zie ook pagina 5). Voor de eerste vier punten zou moeten gelden: In welke mate draagt het bij aan de uitgangspunten t.a.v. de reiziger (snel betrouwbaar veilig comfortabel en betaalbaar). Het kan toch niet zo zijn dat er gekozen wordt voor een slecht product voor de reiziger bv. om dat het netwerk adaptief moet zijn?
Beleidsknoppen	46	Er is sinds PHS 2010 op een aantal plaatsen ook juist weer "gemengd" vanwege het reizigersbelang. Het kadertje is dus tendentieus.
Beleidsknoppen	47	Er is een aantal regionale lijnen die bl jkbaar weer aan het HRN worden toegevoegd (Ddr-Gdm Zl-Es Gd-Apn Limburg). Is dat realistisch (bestuurlijk en juridisch) en zo ja op welke term jn?
Beleidsknoppen	47	Rechts 2e bullit: er is nog steeds last omdat er samenloop is van corridors; het is alleen wel minder dan nu.
Beleidsknoppen	47	Rechts 4e bullit: waarom heeft dit effect op de mogelijkheid van interbestuurlijke sturingsarrangementen? Zal zeker niet gelden voor de IC deelnetten die het hele land bestrijken.
Beleidsknoppen	47	Logistiek ontmengen levert niet alleen mogelijke versnellingen op zoals in de linkerkolom staat maar ook extra reistijd als er alleen maar sprinters rijden (bv Alkmaar-A'dam). Dit moet toegevoegd worden.
Capaciteit scheppen	47	M.b.t. regionale ambities: zie ook onze brief; er blijven nog steeds assen bestaan die het hele land doorkruisen waardoor er nog steeds sprake is van afhankel jkheden tussen verschillende regio's die de ruimte voor specifieke regionale ambities beperken.
Juridisch kader	48	De analyse richt zich volledig op de wijzigingen a.g.v. het 4e pakket. Hierdoor ontbreekt een belangrijke regel die relevant is voor dit rapport namelijk artikel 4 lid 7 van de PSO Verordening. Daar worden beperkingen opgelegd aan het onderaanbesteden door een concessiehouder wat bij de variant OV-Bureau van groot belang is (zie ook commentaar bij die variant). Dit relevante artikel mag dus niet ontbreken bij het juridisch kader.
Juridisch kader	48	De bevoegde instantie heeft op grond van EU-regels meerdere volwaardige wettelijke mogelijkheden; aanbesteden is dus niet het uitgangspunt of hoofdregel. Dit speelt nog sterker voor het HRN waar op grond van de WP2000 onderhands gunnen eerder de hoofdregel is. Dat decentrale overheden in Nederland spoordiensten moeten aanbesteden komt door een politieke keuze die is vastgelegd in de Wp2000.
Juridisch kader	48	Prestatievrijstelling is een vreemde en onjuiste term omdat de prestaties juist niet de grondslag zijn voor het recht om onderhands te gunnen (moeten alleen iets beter z jn dan de vorige concessie). Het is dus beter om gewoon te spreken over een onderhandse gunning.
Juridisch kader	48	B j de optie onderhands gunnen moet toegevoegd worden dat het een verbetering moet zijn t.o.v. het vorige contract.
Juridisch kader	48	De overheid heeft nog andere mogelijkheden zie preambule 28 Richtl jn 2016/2370. Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd kunnen de lidstaten specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een geïntegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken. Dit ontbrekende punt speelt op meerdere s ides terug en zou dus toegevoegd moeten worden
Juridisch kader	49	Vermeld is dat een langere looptijd dan 10 jaar van een voor 24 december 2023 onderhandse concessie in geen geval is toegestaan. De uitzondering uit artikel 4 lid 4 PSO-verordening op grond waarvan de maximale loopt jd van een concessie met maximaal 50% kan worden verlengd is niet buiten toepassing verklaard in de PSO-verordening (en staat expliciet in het nog van toepassing zijnde artikel 5 lid 6). Hier is op zijn minst discussie over mogelijk.
Juridisch kader	49	Voor de volledigheid lijkt het goed om bij de nieuwe situatie ook een opmerking te maken over de looptijd (10 jaar eventueel 50% op grond van artikel 4 lid 4).
Juridisch kader	49	De uitgebreide en deugdel jke motivering vindt zijn grondslag in de Awb vermoedelijk maar de PSO-verordening legt deze toets bij de bevoegde instantie en heeft het alleen over een met redenen omklede beslissing. Het lijkt ons beter om hier aan te sluiten op de PSO-tekst en geen niet onderbouwde aanames te doen over wat dat precies betekent.
Juridisch kader	52	Goed om te vermelden dat de ACM methodiek kijkt naar de cumulatieve effecten van open toegang diensten.
Praktische voorwaarden voor aanbesteden	55	(en p. 58) Het is beter om te spreken van "uit OV-chipkaartdata afgeleide informatie".
Overgang personeel	56	B j aanbestedingen in buitenland (UK DE) is vaak sprake van personeelstekorten (uitwonen van concessies; geen going concern benadering). Is dus een aandachtspunt.
Overgang personeel	56	De suggestie dat inschr jvers meer informatie wensen en dat hier niet aan wordt voldaan is zodanig geschreven dat het lijkt alsof de zittende vervoerder dit traineert. Terwijl zij in lijn handelt met de huidige wet- en regelgeving. Het is aan de aanbestedende dienst om te beoordelen welke informatie noodzakelijk is voor de inschrijving en deze ter beschikking te stellen. Overigens gaat de discussie ook regelmatig over de interpretatie van de WP2000: de inschrijvers interpreteren de verplichtingen volgend uit de WP2000 breder dan de zittende vervoerder.
Overgang personeel	56	Het klopt dat NS op grond van artikel 71 van de HRN-concessie en artikel 46 WP2000 (oud) praktisch alle infomatie dient te verstrekken aan I&W in het geval van een concessiewisseling. Het rapport gaat er echter 10.2.g van uit dat I&W deze informatie bij een aanbesteding aan andere marktpart jen mag verstrekken. Dat is een grote omissie. Het gaat bijvoorbeeld om OV-chipkaartdata (p. 58). Gelet op de bedrijfsvertrouwelijke aard van deze informatie kan deze niet (zomaar) aan andere vervoerders/concurrenten van NS worden verstrekt. Het belang van zittende concessiehouders bij vertrouwelijkheid van de informatie over deze concessies wordt ook als zodanig erkend in de PSO-verordening zie bijvoorbeeld artikel 4 lid 8 dat in het geheel niet genoemd is in het rapport (citaat): \`Openbaredienstcontracten vereisen van de exploitant dat h j de bevoegde instantie de informatie verstrekt die essentieel is voor de gunning van openbaredienstcontracten met waarborging van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedr jfsinformatie.\` Het voorstel is om in het rapport een verwijzing naar dit artikellid op te laten nemen. Mede gelet op het feit dat in het rapport een boete wordt aangeraden door de onderzoekers teneinde de verplichting om infomatieaanlevering afdwingbaar te maken. Er kunnen uiteraard voorwaarden worden verbonden aan het verstrekken van de hierin omschreven informatie aan derden (bijvoorbeeld een NDA).
Overgang materieel en toegang dienstvoorz.	57	Door de onderzoekers wordt alleen ingegaan op de ex ante goedkeuringsmogelijkheden. Hierdoor ontbreken de normale wettelijke eisen die worden gesteld aan de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen zoals zijn neergelegd in wet- en regelgeving. Ook deze zorgen ervoor dat de toegang tot dergelijke diensten en dienstvoorzieningen wordt gewaarborgd het ex ante-regime is in aanvulling daarop.
Toegang tot reizigersdata	58	De tekst lijkt alleen uit te gaan van de situatie dat het HRN in een geheel wordt aanbesteed. Als het HRN bijv. gedeeltelijk of in delen wordt aanbesteed dan is overdracht van sommige gegevens een ingewikkeld vraagstuk. Wie krijgt de bv. klantgegevens van een Altijd Vrij abonnement? Het wordt hier dus te eenvoudig voorgesteld.
Kennisfuncties	60	Kennisopbouw wordt lastiger naarmate er verder wordt opgedeeld.
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5 lid 3 ter PSO betreft een kan-bepaling. De suggestie wordt hier gewekt dat dit een verp ichting betreft.
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Artikel 5 bis PSO is in de Nederlandse wetgeving eveneens uitgewerkt in de artikel 43a-d. Het lijkt zinvol om ook de nationale bepalingen op te nemen om een volledig beeld te geven.
Procedurele vereisten bij gunning concessie	61	Ook concessies o.b.v artikel 5 lid 4bis moeten bekend gemaakt worden. Termijn ontbreekt echter in PSO.
open toegang	63	Op de slide kan worden verduidelijkt dat de toegang pas verleend wordt 18 maanden na de aanvraag dit zit nu wel verpakt in enkele koppen. Echter de tekst daaronder suggereert direct toegang.
open toegang	63	Daarnaast is de rechterzijde van deze slide niet duidelijk. In zoverre dat het niet duidel jk is welk punt gemaakt wordt met deze opsomming ook gelet op de "kop". Het lijkt zinvol op te merken dat "open toegang" op binnenlands vervoer een nieuw fenomeen is dat in de komende jaren zich zal moeten gaan ontwikkelen dit zal leiden tot diverse vragen.
open toegang	63	De kop van de rechterz jde suggereert dat het om een capaciteitsaanvraag gaat. Bij open toegang gelden echter twee stappen: melding b j ACM over het voornemen (18 maanden van tevoren) indien toegestaan dan capaciteitsaanvraag bij ProRail (normaal 8 maanden voor start drgl).
open toegang	63	"Vo" verduidelijken (waarschijnlijk is de Uitvoeringsverordening over de EET bedoeld).
Sturing en Coördinatie	64	Geeft aan dat er coordinatie van aanbod moet komen maar gaat niet in op de problematiek van afstemmen van dienstregelingen. Zie hiervoor recente problemen in UK waar onhaalbare dienstregelingen leidden tot verstoringen suboptimalisatie etc. Gaarne toevoegen.
Sturing en Coördinatie	65	Middelste kolom "met in principe aanbesteding". Zoals al diverse malen aangegeven is dat geen principe.
Sturing en Coördinatie	67	Coordinerende rol van overheid voor aanbod; hier blijft ten onrechte de notie van potentieel overheidsfalen (i.p.v. marktfalen) buiten beeld. De overheid voelt de reiziger niet in haar omzet maar is budgetgestuurd.
Sturing en Coördinatie	67	Verduidelijken hoe optimalisatie over vervoer en infra tot stand komt (waar vallen kosten waar vallen opbrengsten)
Sturing en Coördinatie	68	De onderzoekers lijken eenvoudig aan te nemen dat er tussen verschillende concessies afgestemd kan worden over onder meer tarieven kaartystemen en verkoopkanalen. Deze afstemming moet wel in lijn zijn met onder meer de mededingingsrechtelijke kaders die hiervoor gelden. Voor een juist beeld is het zoals eerder opgemerkt van belang niet een te rooskleurig beeld te scheppen van de mogelijkheden van onderlinge afstemming tussen de diverse concessies. Op slide 69 wordt dit aan de linkerzijde enigszins ingekaderd maar dit lijkt beperkt.
Sturing en Coördinatie	68	De slides zouden aan waarde winnen als ook de voor- en nadelen van de ontwikkelfunctie neerleggen bij vervoerder versus bij (het infrastructuurbedrijf binnen) de overheid worden toegevoegd. Hierb j ook kijken naar de verschillen tussen een situatie met een nationale vervoerder (bv. NL CH) vs. geen nationale vervoerder (GB).
De toew jzing van de ontwikkelfunctie	70	De reiziger ontbreekt in dit hele plaatje. Waar is de afstemming op de wensen behoeften en belangen van reizigers?
Tijdshorizons en feedbackloop	72	Er wordt gesproken over capaciteitsbenutting maar totaal niet over behoeften van reizigers. Waarom ontbreekt dat?
Casus Zwitserland	74	In CH veel hogere investeringen in zowel bereikbaarheid als betrouwbaarheid dan in NL. Het succes van het sturingsmodel is daar niet van los te zien. Dus toevoegen bij voorkeur met concrte cijfers.
Casus Zwitserland	74	Coördinatie tussen vervoerders CH ontbreekt; ook deels in wet vastgelegd
Casus Groot Britannië	76	Waarom krijgt het onderzoek van Williams zo'n klein plaatsje op een van de laatste pagina's terwijl het een heel fundamenteel onderzoek is dat directe link heeft met dit rapport? Mag zeker meer (en eerder) aandacht krijgen!
Casus Noorwegen	77	Ervaringen uitkomsten aanbesteding Noorwegen ontbreken (kosten aanbod klanttevredenheid). Ervaring is daar ook nog erg beperkt. Zweden zou beter zijn als voorbeeld.
Casus coordinatie Nederland	78	In de linkerkolom wordt verwezen naar het rapport van Bierman m.b.t. conclusies over Beter en Meer. Deze conclusies worden ook getrokken in de Beleidsdoorlichting van Berenschot die ook op andere plekken in dit hoofdstuk wordt aangehaald. Dit lijkt een meer geschikte bronvermelding dan het rapport Bierman dat onder de titel 'persoonlijke gedachten' gepubliceerd is. Concreet staat in de Beleidsdoorlichting o.a.: ""Op basis van de geanalyseerde informatie blijkt ook dat in algemene zin als gevolg van het programma Beter en Meer de samenwerking tussen NS en ProRail verbeterd is."
Coordinatie Limburg	79	Het evaluatierapport stelt met nadruk dat de uitkomsten alleen geldig zijn voor Limburg en dus niet van toepassing verklaard kunnen worden op eventuele andere decentralisaties (dat blijkt ook uit het rapport over de vier mogeli k te decentraliseren lijnen). In dit kader is de kop "algemene bevindingen" verwarrend. Dit moet volstrekt helder opgeschreven worden.
Coordinatie Limburg	79	Er staat vermeld dat er sprake is van hogere efficiency zonder te vermelden dat dit komt door productkeuzes (zoals wel in het rapport staat): geen vaste conducteur op de trein en minder capaciteit in de spits (met een lagere zitplaatskans tot gevolg). Eigenlijk gaat het hier om effectiviteitsmaatregelen en niet om efficiencymaatregelen. Verzoek is de oonclusie in lijn te brengen met de conclusies uit het rapport.
Ervaringen EU-lidstaten	80	De open toegang in het buitenland is ook niet te vergelijken met de huidige wettelijke situatie omdat dit plaatsvond voor de invoering van het vierde spoorwegpakket. Hierdoor is de vergelijking nog lastiger te maken.
Casus open toegang	80	Conclusies: er staat "zekere" voordelen. Duidelijker is "bepaalde" anders lijkt het ten onrechte dat bepaalde voordelen zich zeker voordoen.
Casus open toegang	81	B j conclusies wordt gesproken over "meer de standaard". Lijkt verstandig om hier aan toe te voegen: "Maar of dit daadwerkelijk zo is en of dit geldt voor alle soorten van grensoverschrijdende treindiensten zal nog moeten blijken".

Reactieformulier Conceptversie ProRail-analyse

Hoofdstuk	Pagina	Opmerking - Advies-Suggestie
	Alg.	De opmerkingen gemaakt bij het hoofdrapport en in de brief zijn ook van toepassing
	5	Bij kwaliteit gaat het vermoedelijk om korte reistijden van/naar de landsdelen.
	5	Onduidelijk wat met vervoerwaarde hier bedoeld wordt. Welke elementen bepalen de vervoerwaarde?
	5	Bij opknippen wordt alleen ingegaan op statische situatie. Welke impact heeft het op omgaan met verstoringen en op mogelijkheden bij dienstregelingsontwikkelingen (minder bijsturingsmogelijkheden, minder lijnvoeringen mogelijk)?
	8	Aanleg van infra is duur. Als je echter kijkt naar internationale investeringsniveaus, dan zijn de uitgaven in NL zeer laag. Wellicht is er zelfs sprake van een investeringsachterstand. Een oplossingsrichting afvoeren alleen vanwege de hoogte van het bedrag is veel te vroeg (zeker gezien de rol die aan het spoor wordt toegedicht voor de toekomst). Zie ook onze opmerking bij het inno-V-rapport.
	8	De investering van 20 miljard euro lijkt nergens op gebaseerd. Er worden een aantal grote infraprojecten genoemd die o.i. ook helemaal niet nodig zijn in een vervlochten model, en die ook verder niets met vermengen te maken hebben. Immers 4-sporigheid heeft vooral te maken met snelheidsverschil tussen bijv. IC en SPR op een bepaald baanvak. Een groter stuk 4-sporigheid tussen bijv. Utrecht en Den Bosch heeft geen enkele link met of de IC's na Utrecht doorrijden naar Schiphol of Amsterdam of ten zuiden van Eindhoven naar Venlo of Maastricht. Overigens op het indicatieve kaartje op p11 zijn deze allen blauw en zouden deze dus zelfs in hetzelfde deelnetwerk zitten.
	8	(en p. 16) In het verlengde hiervan: de sheet is niet besproken binnen TBOV, waar is deze inhoud (projecten en bedragen) op gebaseerd?
	9	3kV leidt niet tot het korter achter elkaar kunnen rijden. Dat vakje is onterecht ingekleurd. N.B.: er is wel een indirecte relatie dat bij nieuw materieel bij hoge snelheden meer versneld kan worden.
	9	(en p. 11) Wat is de logica achter deze deelnetwerken? Er zou minimaal een gedeeld beeld over implementatieplannen van de systeemverbeteringen moeten zijn (en dat is er nog niet). In hoeverre is dit afgestemd met de operationele issues van vervoerder, wat doet het op de markt?
Beleidsknop Logistiek	10+12	Ontmengen en ontvlechten kan zeer goed een negatief effect hebben t.a.v de benodigde transfercapaciteit op stations; het is dus de vraag of daar niet juist nieuwe knelpunten ontstaan en dus bestaande transferknooppunten vergroot moeten worden (wat zeer kostbaar is).
Beleidsknop Logistiek	10+12	Adaptief vermogen: Er wordt gesteld dat het Adaptief vermogen omhoog gaat met ontmengen en ontvlechten, omdat corridors onafhankelijk van elkaar kunnen worden aangepast. Maar het neemt ook een aantal mogelijkheden weg, omdat je lijnen/producten niet anders wil/kan combineren door het gekozen netwerkontwerp/deelnetten. Daarmee worden de mogelijke logistieke maatregelen op dit vlak ingeperkt en dus ook het adaptieve vermogen van het netwerk. (Vb: In DRGL 2023 worden de doorgaande lijnen anders gecombineerd zodat groeiend aantal reizigers opgevangen kan worden i.c.m. verbouwing Amsterdam Centraal. Dat zou, als het ontmengen/ontvlechten nu al geïmplementeerd zou zijn, dus niet mogelijk zijn).
Beleidsknop Logistiek	10	Vervoerswaarde: er wordt gesteld dat ontmengen/ontvlechten mogelijkheden voor frequentieverhoging en versnelling creëert. Er wordt niet onderbouwd of dit realistisch is en zo ja, in welke mate dit kan en van welke technische aanpassingen dit afhankelijk is.
	10	Belangrijke logistieke aspecten worden niet benoemd; versnijdingsverliezen materieel en personeel, bijstuurbaarheid, benodigde opstelcapaciteit, bereikbaarheid opstel en onderhoudslocaties
	10	In het rapport wordt gesteld dat homogeniseren al in de praktijk wordt gebracht. Hierbij wordt echter niet vermeld dat dit voortkomt uit de noodzaak van infrastructurele beperkingen - niet omdat dit vervoerkundig de beste keuze was. Keuzes met betrekking tot homogeniseren, die in het verleden gedwongen door infrastructurele beperkingen zijn gemaakt, worden dus ten onrechte als een succesfactor benoemd om te beargumenteren dat NS hieraan vanuit inhoudelijke motivatie heeft meegewerkt. Vanuit vervoerkundig oogpunt is vervlechten altijd beter, mits het past op de infrastructuur.
	10	In Beter en Meer (2013) is in detail onderzocht wat het verschil is tussen een vervlochten en ontvlochten systeem. Hierin is ook gekeken naar de infra-investeringen. Overall conclusie was dat het verschil aanwezig was, maar wel verwaarloosbaar klein. Daarom is destijds door partijen geconcludeerd een vervlochten systeem te behouden. In dit rapport wordt zonder enige onderbouwing op sommige punten het omgekeerde geconcludeerd, bijv. op pagina 10 met het statement "Ontmengen/ontvlechten van treintypes (IC en Sprinter) en minder alterneren levert capaciteit op tegen veel lagere kosten dan enkel infrastructuur-investeringen."
	12	Ook hier blijkt dat de reiziger het sluitstuk is van het denken in deze nota, i.p.v. het uitgangspunt.
	19	De eerdere opmerkingen gelden uiteraard ook voor deze pagina.
	19	Voorbeeld van Utrecht: De grootste performancewinst is niet geboekt door ontmengen maar door aanleg van infra (8 sporen en 2 dive-unders). Verder is adaptief vermogen (maatwerk) verminderd. Dit zou geduid moeten worden.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e 10.2.e (ProRail)
Onderwerp: agenda-onderwerpen directeurenoverleg 22/4
Datum: dinsdag 21 april 2020 11:12:20
Bijlagen: image001.png
20200313 Aanbod ProRail NS inzake stations.pdf
20200415 Samenwerking ProRail en NS Stations_Arriva.pdf

Beste 10.2.e
Dank voor het kennismakingsgesprek van gisteren. Hopelijk ontmoeten we elkaar nog persoonlijk in dit kalenderjaar. 10.2.e heeft ooit eens aangeboden dat ik een dagje kon komen meelopen met jullie en van dat aanbod zou ik graag eens gebruikmaken (als het weer mag). Andersom zou uiteraard ook leuk zijn.
Hieronder de agenda-onderwerpen die morgen aan de orde kunnen komen, zoals gisteren besproken:

- Reactie op de gezamenlijke brief die 13 maart jl. per mail (en later nog hardcopy) aan IenW is verzonden (bijgevoegd).
- Informeren over brieven aan vervoerders (voorbeeldbrief bijgevoegd).
- Planning, proces en inhoud stationsordeningsonderzoek zijdens IenW

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e (ProRail)"
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: agenda-onderwerpen directeurenoverleg 22/4
Datum: woensdag 22 april 2020 17:35:13
Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e en consorten,
ik zou nog even terugkomen op idee om ‘op werkvloerniveau’ met elkaar verder door te spreken over het beoogde samenwerkingsvoorstel vanuit ProRail en NS Stations m.b.t. stations.
10.2.e en ik doen dat graag op korte termijn met jullie en ik laat het aan jullie inschatting of daar juist wel/niet jullie hogere echelons bij zouden moeten zijn. Bij ons heeft 10.2.e aangegeven hier niet bij te hoeven zijn.
Daarnaast lijkt het ons goed om naast dit agendapunt ook een (apart) agendapunt te hebben waar we allerlei lopende stationszaken die spelen te kunnen bespreken (svz Infozuilen, AED’s op stations, afvalscheiding, corona-aanpak etc.).
Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 17:20
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e 10.2.e (ProRail) ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: agenda-onderwerpen directeurenoverleg 22/4

Dag 10.2.e en consorten,
Dank voor je mail incl. bijlagen en ik heb de door jou aangereikte concept agenda doorgezet naar 10.2.e en hem verder inhoudelijk voorbereid.
Wat mij betreft ook een leuk idee om wederzijds een keer een dagje mee te lopen en het valt in deze bijzondere tijden te bezien wanneer dat fysiek weer mogelijk zal zijn…
Ik kom nog even terug op idee om (ook) weer op werkvloerniveau stationszaken uit te wisselen tussen IenW-NS Stations- ProRail.
Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 -10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 11:12
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e (ProRail)
10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: agenda-onderwerpen directeurenoverleg 22/4

Beste 10.2.e
Dank voor het kennismakingsgesprek van gisteren. Hopelijk ontmoeten we elkaar nog persoonlijk in dit

kalenderjaar 10.2.e heeft ooit eens aangeboden dat ik een dagje kon komen meelopen met jullie en van dat aanbod zou ik graag eens gebruikmaken (als het weer mag). Andersom zou uiteraard ook leuk zijn.
Hieronder de agenda-onderwerpen die morgen aan de orde kunnen komen, zoals gisteren besproken:

- Reactie op de gezamenlijke brief die 13 maart jl. per mail (en later nog hardcopy) aan IenW is verzonden (bijgevoegd).
- Informeren over brieven aan vervoerders (voorbeeldbrief bijgevoegd).
- Planning, proces en inhoud stationsordeningsonderzoek zijdens IenW

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @inno-v.nl"
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGMo; 10.2.e | inno-V
Onderwerp: Hoofdpunten reactie NS op conceptrapport inno-V
Datum: woensdag 22 april 2020 15:10:33
Bijlagen: image001.png
Reactie NS op conceptrapport Aanbesteden of onderhands gunnen ondertekend.pdf
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Beste 10.2.e en Didier,

Jullie hebben partijen uit de sector gevraagd om een reactie op het conceptrapport “Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning.” We hebben met 10.2.e afgesproken dat we jullie vandaag vast de hoofdpunten van onze reactie sturen, en dat jullie vrijdag as. voor 12 uur onze complete reactie met specifieke opmerkingen ontvangen.

In de bijlage vinden jullie daarom de brief met onze hoofdpunten. Deze is gericht aan 10.2.e maar gaat dus vandaag niet richting hem, dat doen we vrijdag.

Indien jullie naar aanleiding van de brief vragen hebben, dan horen we deze natuurlijk graag. We houden contact!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: namen tbv verhelderingsgesprek beoogde samenwerkingsvoorstel ProRail en NS Stations mbt stations
Datum: donderdag 23 april 2020 13:53:25

Dag 10.2.e
Vanuit IenW zullen in ieder geval de volgende personen op werkvloerniveau deelnemen aan het verhelderingsgesprek m.b.t. beoogde samenwerkingsvoorstel van ProRail en NS Stations m.b.t. stations.

- Ik (contactgegevens zie hieronder)
- 10.2.e (10.2.e @minienw.nl / 06-10.2.e)
- 10.2.e (10.2.e @minienw.nl / 06-10.2.e)

Mogelijk doet ook nog de volgende IenW-collega mee (laat ik je a.s.a.p. weten):

- 10.2.e (10.2.e @minienw.nl / 06-10.2.e)

Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Uitnodiging voor bilateraal gesprek
Datum: donderdag 23 april 2020 10:09:55
Bijlagen: image001.png

Hi 10.2.e
Bedankt voor je bericht, we zien het agendaverzoek verschijnen!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 23 april 2020 09:50
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e ; 10.2.e - BSK ; Didier van de Velde | inno-V ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Uitnodiging voor bilateraal gesprek

Beste 10.2.e
Dank voor het invullen van de Doodle. Op basis van de uitkomsten stellen wij voor dat we een bilateraal gesprek plannen op donderdag 7 mei van 13.30-15.00.
Het onderzoeksbureau inno-V zal op korte termijn een agendaverzoek rondsturen.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
Beleidsmedewerker
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 14:51
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 'Didier van de Velde | inno-V' 10.2.e @inno-v.nl>; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Uitnodiging voor bilateraal gesprek

Dag 10.2.e
Zoals toegezegd willen wij jullie uitnodigen voor een bilateraal gesprek om de ingezonden opmerkingen op het inno-V rapport te bespreken. Deze gesprekken hebben twee doelen: enerzijds is er voor jullie de gelegenheid de ingezonden opmerkingen toe te lichten; anderzijds zullen Inno-V en ProRail waar mogelijk reageren op de ingezonden opmerkingen

in relatie tot het eindrapport. Bij de gesprekken zijn aan onze kant Didier van de Velde en 10.2.e aanwezig, evenals vertegenwoordigers van IenW. Uiteraard zijn jullie vrij om de relevante experts binnen jullie organisatie uit te nodigen voor het gesprek.
Vanwege tijdstechnische beperkingen vinden de gesprekken plaats op 6 en 7 mei, in plaats van op de eerder gecommuniceerde data. Via Doodle (zie hyperlink) kun je (anoniem) aangeven welk tijdsslot voor jullie organisatie het beste inpasbaar is. De gesprekken worden gevoerd via Teams, evenals bij de presentatie van het rapport. Jullie ontvangen na het invullen van de Doodle een agendaverzoek en link van inno-V.
Mocht er om welke reden dan ook geen behoefte zijn aan een bilateraal gesprek, horen we dat natuurlijk ook graag!
Met vriendelijke groet, mede namens de onderzoekers en de collega's,

10.2.e
Beleidsmedewerker
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10.D
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 14:01
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Hi 10.2.e
Dankje voor je reactie; we wachten de datavoorstellen af. En de deadline van vrijdag as. 12 uur is helder, daar werken we naartoe.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 13:53
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Ha 10.2.e
Dit wordt later, namelijk op 6 en 7 mei i.v.m. de beschikbaarheid van 10.2.e Om dezelfde reden moeten we echt uiterlijk vrijdag 12.00 a.s. jullie commentaar binnen hebben, dat breng ik graag nog even onder de aandacht.
Data-voorstellen volgen heel spoedig.
Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 09:27

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Ha 10.2.e

Tijdens de call met Inno-v afgelopen week kwam ook het inplannen van afspraken met Inno-v en jullie ter sprake. Hoe varen jullie met het inplannen hiervan? Als data kwamen 28 of 29 april ter sprake; hebben jullie hiervoor opties? Dank vast!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 17:51
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; Didier van de Velde | inno-V 10.2.e @inno-v.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: feitelijke toets concept-rapport onderzoek gunning HRN-concessie

Beste 10.2.e en 10.2.e

Het bureau inno-V heeft in samenwerking met de TU Delft, van Doorne advocaten en ProRail onderzoek verricht naar de praktische voorwaarden en aandachtspunten voor aanbesteding en onderhandse gunning van de HRN-concessie per 2025. Graag leggen we bijgaand concept-rapport voor een feitelijke toets aan jullie voor. Bijgevoegd is ook een achtergrondanalyse van ProRail. We hanteren de volgende planning:

- Woensdag 15 april: Didier van de Velde van inno-V geeft om van 15.00-17.00 een toelichtende presentatie voor ieder die geïnteresseerd is. Daarna is er gelegenheid om verduidelijkende vragen te stellen t.b.v. het opstellen van jullie reactie. De presentatie vindt plaats door middel van een teleconferentie (MS Teams), waarvoor Inno-V jullie een link zal sturen. IenW zit de bijeenkomst technisch voor.
- Woensdag 22 april is de deadline voor jullie reacties op het concept-rapport aan Inno-V en ons. We ontvangen graag één reactie.
- Op 24, 28 en 29 april is er indien gewenst gelegenheid om jullie reactie bilateraal toe te lichten aan inno-V en IenW. Hiervoor zullen alvast afspraken voor teleconferenties worden gemaakt.

Na verwerking van de reacties wordt het rapport vastgesteld en voor de zomer aan de Tweede Kamer gezonden, samen met het integrale besluit over de marktordening op het spoor.

Naast NS worden ook FMN, ROVER en DOVA om een feitelijke reactie gevraagd.

met vriendelijke groet,

mede namens 10.2.e en 10.2.e

10.2.e
10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e @inno-v.nl"
Cc: 10.2.e | inno-V; 10.2.e - DGMo; 10.2.e
Onderwerp: FW: Reactie NS op conceptrapport inno-V
Datum: vrijdag 24 april 2020 11:11:11
Bijlagen: image001.png
Reactie NS op conceptrapport Aanbesteden of onderhands gunnen ondertekend.pdf
20.04.24 Reactie NS Aanbesteden of onderhands gunnen verzenden.xlsx
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Beste 10.2.e en Didier,
Hierbij stuur ik jullie onze reactie op het conceptrapport, zoals we die zojuist aan 10.2.e gestuurd hebben. Zoals gezegd kan deze reactie ook naar ProRail en van Doorne (met het verzoek hier vertrouwelijk mee om te gaan). We gaan ervanuit dat hij niet breder verspreid wordt.
Verder nog goed om te melden: wellicht dat de formulering niet bij alle specifieke punten helemaal 100% diplomatiek is, gezien de beperkte tijd en de omvang van het rapport. Handig dus om in het achterhoofd te houden bij lezing.

Als jullie voorafgaand aan onze afspraak op 7 mei vragen hebben, dan horen we dit natuurlijk graag. Veel succes met de vervolgslag!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 24 april 2020 11:05
Aan: 10.2.e @minienw.nl'
CC: 10.2.e ; 10.2.e - BSK'
Onderwerp: Reactie NS op conceptrapport inno-V

Dubbele inhoud met documenten 289+307

Dubbele inhoud met documenten 289+307

NS

Communicatie en Corporate Affairs

Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Datum 24 april 2020
Ons kenmerk C&O/00010
Onderwerp Reactie NS op conceptrapport "Vervoerconcessie HRN"

Telefoon 06 - 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte heer 10.2.e beste 10.2.e

Op 10 april 2020 ontvingen wij het conceptrapport “Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning”, inclusief een achtergrondanalyse “Consequenties van mogelijke netwerkindelingen” van ProRail. U heeft ons, samen met andere partijen, in de gelegenheid gesteld feedback te geven. Wij maken graag van deze gelegenheid gebruik.

Hieronder zetten wij de hoofdpunten van onze reactie uiteen; in de bijlage hebben wij onze specifieke opmerkingen op een rij gezet. Zoals gevraagd sturen wij onze reactie ook aan de onderzoekers van inno-V.

Een stevige bouwsteen is van belang voor een ordeningsbesluit dat reizigers centraal stelt en bijdraagt aan maatschappelijke opgaven – juist nu

Wij constateren dat het rapport grondig is en in het algemeen een genuanceerd en compleet beeld schetst. Wij hechten eraan de genoemde opties en mogelijkheden te relateren aan de effecten die een keuze gaat hebben op het product voor reizigers. Daarbij moet van de geschetste ordeningsvarianten vanaf 2025 - zoals ook de onderzoekers aangeven - helder zijn hoe een keuze bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven die er zijn. Opgaven om de drukke Randstad te ontsluiten, de verduurzaming van vervoer, het verbinden van landsdelen, het vergemakkelijken van de deur-tot-deur reis, etc.

Het openbaar vervoer heeft een publieke functie en kan hier vanuit die rol aan bijdragen. De huidige coronacrisis onderstreept het belang van het openbaar vervoer als publieke functie voor de duurzame bereikbaarheid van Nederland nog sterker. De huidige ontwikkelingen, die wijzen op een herwaardering van het publieke belang, bieden handvatten voor het ordeningsbesluit.

Dit ordeningsbesluit van het Kabinet schept voor de komende jaren duidelijkheid over de ordening op het Nederlandse spoor na 2025. Ondanks het degelijke rapport van inno-V is er ook een optie benoemd (de variant ‘deelnetwerken’, op basis van ‘deelnetten’ uit de ProRail-analyse) die onvoldragen is. Dit kan niet de basis zijn voor een zorgvuldig ordeningsbesluit: juist de optimalisatie tussen efficiëntie enerzijds en veel aandacht voor reizigersbelangen anderzijds, is één van de succesfactoren van het huidige landelijke spoorsysteem, voorkomend uit de LTSa en Beter en Meer.

Het rapport biedt een grondige schets van de context en met betrekking tot de meeste ordeningsvarianten een genuanceerd en compleet beeld

Het onderzoek is over het algemeen grondig en levert daarmee op veel punten belangrijke input voor het ordeningsbesluit. Zo biedt het rapport een goed beeld van de huidige situatie. Het vertrekpunt voor het ordeningsbesluit: het gaat goed op het Nederlandse spoor en de huidige sturing en coördinatie werken. Ook schetst het rapport zorgvuldig de risico’s van verder decentraliseren en opknippen naar producttype (IC/Sprinter). Het is goed dat deze opties uit “Kiezen voor een goed spoor” (2017) nu onderbouwd nagegaan zijn. Wij onderschrijven het beeld dat deze opties niet het goede product voor de reiziger opleveren.

Eén van de hoofdvragen van het onderzoek was: ‘welke praktische randvoorwaarden en gevolgen er gelden in geval van het aanbesteden van de gehele vervoerconcessie voor het hoofdrailnet?’. Het rapport bevat op dit punt een belangrijke en heldere conclusie: dit wordt vanwege de omvang van de concessie als te risicovol en dus niet realistisch gezien. Deze optie zal ook leiden tot afnemende flexibiliteit voor de sturing vanuit het publieke belang.

Ondanks de grondige aanpak bevatten de omschrijvingen van eerdere onderzoeken op een aantal belangrijke punten incorrectheden of onvolledigheden. Hierdoor bestaat het risico dat lezers met betrekking tot deze andere onderzoeken op het verkeerde been gezet worden. Een voorbeeld hiervan is de samenvatting van het onderzoek naar stationsordening. Hierin wordt ten onrechte gesteld dat een belangrijke bevinding is dat “het voor de hand ligt om de eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling op stations aan te laten sluiten op de toekomstige ordening op het spoor.” Dit is pertinent niet de conclusie van het rapport: daarin wordt juist gesteld dat mogelijke afwegingen als gevolg van eventuele wijzigingen in de ordening, niet in scope zijn van het rapport. Wij hebben dit en de andere punten in onze reactie in de bijlage toegelicht en gaan ervan uit dat in het definitieve rapport van inno-V de conclusies uit de eerdere onderzoeken correct zullen worden weergegeven.

De voordelen van deelnetten worden ten onrechte gekoppeld aan twee ordeningsvarianten, waarmee een incorrecte beoordeling van de varianten ontstaat

Een onderdeel van de onderzoeksopdracht was een analyse van mogelijke opknipvarianten. Hierbij is een netwerkindeling aan de hand van deelnetten opgenomen. De (veronderstelde) voordelen van deze variant zouden onder andere zijn uitbreiding van capaciteit zonder “mega-investeringen”. Deze voordelen worden in het rapport vervolgens ten onrechte gekoppeld aan slechts twee ordeningsvarianten.

ProRail heeft (onder andere in de mondelinge toelichting van inno-V, ProRail en uw ministerie aan de sector op 15 april 2020) bevestigd dat deze (veronderstelde) voordelen ook in andere ordeningsvarianten, zoals de status quo, kunnen worden behaald. De deelnetten zijn immers technisch en logistiek van aard en hebben geen verband met de ordening, zolang de deelnetten maar niet versnipperd worden over verschillende concessies.

Naar onze inschatting is het zelfs zo dat de vermeende voordelen gemakkelijker te realiseren zijn in één integrale concessie. Bij één integrale, onderhands gegunde concessie is er immers meer flexibiliteit om bijvoorbeeld de deelnetten aan te passen mocht dit bij nader inzien wenselijk blijken, of om te schuiven met materieel en personeel.

Op 15 april 2020 heeft een telefonisch overleg plaatsgevonden met onder andere uw ministerie, inno-V en ProRail. Daar hebben wij het bovenstaande punt besproken en werd deze redenering door ProRail bevestigd. Er is toegezegd dat de formuleringen op dit punt worden aangepast. Voor meer specifieke input op dit punt verwijzen wij naar onze opmerkingen in de bijlage.

De analyse op het gebied van deelnetten is niet voldragen en biedt hierdoor onvoldoende basis voor het onderzoek

Het onderzoek leunt in de uitwerking op de netwerkanalyse van ProRail. Deze is echter in ontwikkeling en niet voldragen. ProRail heeft zich, vanuit haar rol als infrastructuur-beheerder, in haar analyse op het gebied van deelnetten enkel gericht op de infrastructurele aspecten. Uiteraard is dit perspectief vanuit infrastructuurontwikkeling en -beheer relevant voor toekomstige keuzes en afwegingen. Daarnaast zijn er ook andere perspectieven relevant voor een integrale afweging, zoals ProRail ook zelf aangeeft in haar analyse (zie slide 12).

Dit voor de besluitvorming wezenlijke voorbehoud ontbreekt ten onrechte in het inno-V-rapport bij het commentaar op de verschillende varianten. Daardoor worden bijvoorbeeld bij de variant 'deelnetten' en 'voorsorteren' capaciteitswinst en het voorkomen van "mega-investeringen" als feit gepresenteerd, terwijl dit niet onderbouwd is. Het is belangrijk dat het voorbehoud uit de bijlage, duidelijk in het hoofdrapport wordt overgenomen. Voor een gefundeerd principebesluit over de ordening na 2025 is deze uitwerking op zich ook niet benodigd. Optimalisatie van het netwerk en keuzes daartoe zijn continu een proces van ontwikkeling en hangen nauw samen met de investeringsagenda in de infrastructuur die zich ook ontwikkelt in de loop van de tijd.

Een netwerkindeling met deelnetten kan belangrijke nadelen voor de bereikbaarheid van Nederland betekenen, die nu nog niet in kaart gebracht zijn, bijvoorbeeld voor:

- **De effecten voor de reiziger:** deze blijven geheel buiten beeld. Dit terwijl het doel van het ordeningsbesluit is bij te dragen aan een aantrekkelijk OV. Er is nu niet duidelijk hoe deelnetten hieraan bijdragen, of dit juist blokkeren. Bijvoorbeeld meer overstappen en langere reistijden, maar ook een minder robuuste operationele uitvoering en dienstregeling. Dit omdat er meer afhankelijkheden ontstaan en meer coördinatie nodig is.
- **Het accommoderen van regionale ambities**: het rapport stelt zonder verdere onderbouwing dat er bij deelnetten meer beleidsruimte is voor regionale ambities. Wij vragen ons af hoe dit gerealiseerd kan worden, aangezien de logistieke assen uit de ProRail-analyse in veel gevallen grote delen van het land doorkruisen, en er dus nog steeds grote afhankelijkheden tussen verschillende regio's blijven bestaan.
- **Het benodigde investeringsniveau**: de analyse van ProRail suggereert als voordeel van deelnetten dat er een lager benodigd investeringsniveau is om de verwachte reizigersgroei te accommoderen. De analyse bevat hiervoor geen enkele kwantificering. Het aanleggen van en werken met deelnetten zou zomaar meer investeringen kunnen vergen. Ook is niets opgenomen over de benodigde investeringen voor innovaties. Het mag bekend zijn dat deze substantiële investeringen bij de vervoerders zullen vereisen. Deze zijn, behalve voor ERTMS, nog onvoldoende uitgewerkt. Daarbij merken we op dat voor de implementatie van ERTMS uw ministerie, ProRail en NS tot een andere implementatiestrategie zijn gekomen dan nu uitgewerkt in deze optie.
- **Het realiseren van capaciteitswinst:** Op dit moment is onduidelijk of en zo ja welke capaciteitswinst geboekt kan worden met de genoemde innovaties, waarmee het dus ook onduidelijk is welk effect het heeft op de benodigde infrastructuurinvesteringen.

- **Goederenvervoer**: uit de analyse wordt niet duidelijk hoe deelnetten en goederenvervoer gaan passen op de infrastructuur, en wat ervoor nodig is aan extra investeringen om dit passend te maken.

Daarnaast ontbreken de overige beleidsknoppen die een bijdrage kunnen leveren aan het accommoderen van de groei - die immers vooral in de spits op bepaalden trajecten een knelpunt is. Een voorbeeld hiervan is vraagsturing.

Gezien bovenstaande potentiële nadelen en onduidelijkheden is het bijzonder risicovol om de analyse zo leidend te laten zijn in het onderzoek naar de verschillende opties. Zoals uit het voorgaande blijkt is immers onzeker dat deelnetten, en de hierop voortbordurende ordeningsopties, overall gezien realistisch en wenselijk zijn. Keuzes over het al dan niet verder onderzoeken van deelnetten, kunnen gemaakt worden binnen een ander kader, bijvoorbeeld de verkenningen over 3kV. Ook tijdens het bovengenoemde overleg is bevestigd dat de opties gebaseerd op de deelnetten niet voldragen zijn en daarom, in onze ogen, niet kunnen dienen als onderbouwing van het ordeningsbesluit.

Juist de huidige ordening heeft excellente prestaties geleverd en biedt een solide basis voor de toekomst

Het onderzoek schetst in het tweede deel van het rapport dat de huidige ordening goed werkt en goede prestaties voor de reiziger levert. Het voortzetten van de huidige ordening wordt mede daarom als één van de realistische ordeningsopties gezien. In de samenvatting en de omschrijving van de varianten wordt hier amper op ingegaan. Bovendien kent de omschrijving van de variant ‘Status quo’ veel negatieve kwalificaties die wij niet herkennen.

Voor een goed beeld van wat de huidige sturing met uw ministerie als concessieverlener heeft opgeleverd, is het van belang deze passages (bv. op p. 7, 9 en 10) aan te passen op de volgende punten:

- **Excellente prestaties:** de huidige ordening heeft prestaties van hoog niveau mogelijk gemaakt, zowel op het gehele HRN als in specifieke regio’s. Voorbeelden zijn PHS, de samenwerking tussen ProRail en NS binnen ‘Beter en Meer’ en het ontwikkelen van regionale ontwikkelagenda’s. Ook zijn de prestaties voor de reiziger sterk gestegen: de uitkomst van de Mid Term Review (MTR) is dat de prestatie-afspraken met het Rijk in het eerste deel van de lopende concessie tot 2025 zijn gerealiseerd. Oftewel: de huidige ordening is een bewezen werkend systeem dat tot zeer goede prestaties voor de reiziger leidt, ook in vergelijking met het buitenland. Bij andere ordeningsvarianten is deze zekerheid er niet.
- **Beleidsruimte/adaptief vermogen**: in de huidige ordening zou er geen beleidsruimte of adaptief vermogen zijn voor veranderende behoeften en regionale ambities. Dit strookt niet met de praktijk, deze ruimte is er juist wel. Waarbij wel geldt dat, vanwege de grote samenhang van het HRN, regionale wensen (vaak) in een breder geheel beoordeeld en gerealiseerd worden, waarmee de beste oplossing voor het gehele netwerk wordt gerealiseerd. Dit wordt niet eenvoudiger bij het versnipperen van het HRN, zoals het rapport opvallend genoeg constateert bij de variant “verdere decentralisatie”.
- **Naamgeving ‘status quo’:** de term ‘status quo’ geeft ten onrechte het beeld dat er in deze ordeningsvariant sprake is van stilstand. Dit terwijl er juist in de huidige ordening veel ruimte is voor doorontwikkeling. Denk aan de jaarlijkse uitwerking van de concessie in het vervoerplan, de sturing met jaarlijkse beleidsprioriteiten en de doorontwikkeling van KPI’s. Verder impliceert ‘status quo’ dat er niets verandert in de huidige ordening. De mogelijkheid van *open access* vormt echter al een belangrijke wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Wij pleiten er om deze redenen voor de ordeningsvariant ‘status quo’ van een andere naam te voorzien.

- **Coördinatie-instrumentarium:** het rapport trekt in twijfel of het huidige coördinatie-instrumentarium voldoende ontwikkeld is. Mocht dit al waar zijn, wat door ons betwijfeld wordt, dan zal dit in alle andere varianten een nog veel groter probleem zijn. Juist de aansturing van een integrale concessie is een pluspunt.

Wij verzoeken u de formuleringen op dit punt nader te beschouwen om zo meer recht te doen aan de mogelijkheden die juist een integrale, onderhands gegunde concessie nu en in de toekomst biedt.

Samengevat: een robuust ordeningsbesluit is gebaat bij focus op reizigers

Een grondige analyse van mogelijke netwerkindelingen is, naast alle overige aspecten, van groot belang voor een integraal afgewogen ordeningsbesluit. Een besluit waarbij dit onderzoek één van de acht bouwstenen is. In het totale besluit van het Kabinet staat het bieden van aantrekkelijke mobiliteit en treinvervoer voor de reiziger centraal, om zo de doelen uit Toekomstbeeld OV 2040 te kunnen realiseren. Dit vanzelfsprekend zonder de belastingbetaler uit het oog te verliezen.

Wij adviseren, gelet hierop, om:
1. De ProRail-analyse naar deelnetten niet te koppelen aan het ordeningsbesluit: het al dan niet invoeren van deelnetten staat los van de realistisch geachte ordeningsvarianten.
2. In het voorliggende ordeningsonderzoek vooral te kijken naar verschillen tussen varianten die onvermijdelijk samenhangen met de gevolgen van een variant. Zo kunnen varianten objectief vergeleken worden op basis van wat zij zelf opleveren voor de reiziger en de belastingbetaler.

Wij lichten onze reactie uiteraard graag toe in een persoonlijk gesprek en gaan ervan uit dat onze opmerkingen verwerkt worden in het definitieve rapport, om zo te komen tot een onderbouwd Kabinetsbesluit voor de spoorse ordening na 2025, waarbij dit bouwblokonderzoek een belangrijke rol speelt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]

Bijlage(n)
Specifieke opmerkingen NS bij conceptrapport

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e 10.2.e - BSK
Onderwerp: Reactie NS op conceptrapport inno-V
Datum: vrijdag 24 april 2020 11:04:39
Bijlagen: image001.png
Reactie NS op conceptrapport Aanbesteden of onderhands gunnen ondertekend.pdf
20.04.24 Reactie NS_Aanbesteden of onderhands gunnen_verzenden.xlsx

---

Beste 10.2.e

Hierbij stuur ik je namens 10.2.e de NS-reactie op het conceptrapport “Vervoerconcessie HRN: praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning” van inno-V en de bijbehorende achtergrondanalyse van ProRail. Onze reactie bestaat uit een brief met onze hoofdpunten, en een overzicht van onze specifieke opmerkingen.

We zullen onze reactie, zoals verzocht, ook aan inno-V versturen. Daarnaast kunnen jullie vanuit IenW onze reactie ook toesturen aan de andere opstellers van het rapport, te weten ProRail en Van Doorne Advocaten, met het verzoek hier vertrouwelijk mee om te gaan en dit niet verder te verspreiden. We gaan er vanuit dat onze reactie niet breder gedeeld zal worden en dus ook niet verspreid zal worden aan de andere partijen die het conceptrapport ter review hebben ontvangen.

Op 7 mei aanstaande staat een toelichtend gesprek gepland tussen IenW, inno-V, ProRail en NS. Mochten er voorafgaand aan dit gesprek vragen zijn, dan zijn we vanzelfsprekend beschikbaar om deze te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: "Secretariaat Directie"
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations
Datum: dinsdag 28 april 2020 18:02:09
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e
Zoals zonet telefonisch ook aangegeven: ik kan donderdag 7 mei van 11.30 – 13 uur ook.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Van: Secretariaat Directie
Verzonden: dinsdag 28 april 2020 16:43
Aan: 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations

Dag 10.2.e,
Iedereen kan op **7 mei 11.30-13.00 uur** (tijdsduur: anderhalf uur) hopelijk schikt dit ook in jouw agenda?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e
Afwezig op woensdag

NS Stations | Directie
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 28 april 2020 16:28
Aan: Secretariaat Directie 10.2.g @nsstations.nl>
Onderwerp: RE: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations

Hoi 10.2.e
10.2.e is beschikbaar op 7/5, 10.2.e heeft wel een afspraak staan, dat kan je beter zelf even met hem afstemmen.
Gr. 10.2.e

Van: Secretariaat Directie 10.2.g @nsstations.nl>
Verzonden: dinsdag 28 april 2020 16:17
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations

Hoi 10.2.e
Ik heb al een reactie ontvangen van 10.2.e (hij kan alleen op 7 mei) en 10.2.e (hij kan alleen 7 en 15 mei) want die had ik vanochtend al rechtstreeks gemaild.

- **7 mei 11.30-13.00 uur**
- **11 mei 15.00-17.00 uur**
- **15 mei 09.00-10.15 uur** (15 min. korter i.v.m. volgende afspraak van10.2.e)

Hopelijk past 7 mei dan ook in de agenda bij 10.2.e en 10.2.e ?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e
Afwezig op woensdag

NS Stations | Directie
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: Secretariaat Directie
Verzonden: dinsdag 28 april 2020 16:06
Aan: 10.2.e @minienw.nl
Onderwerp: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations

Hoi 10.2.e
Ik heb je e-mailadres doorgekregen van 10.2.e van ProRail. Ik wil graag onderstaande afspraak inplannen. Zou jij misschien naar de mogelijkheden in de agenda's kunnen kijken?
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e
Afwezig op woensdag

NS Stations | Directie
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: Secretariaat Directie
Verzonden: dinsdag 28 april 2020 11:54
Aan: 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Informele informatiesessie ProRail en NS Stations m.b.t. stations

Goedemorgen,

Onderstaande afspraak dient gepland te worden op korte termijn. Dit zijn de mogelijkheden in de agenda's van 10.2.e en 10.2.e (NS Stations)/10.2.e en 10.2.e (ProRail):

- **7 mei 11.30-13.00 uur**
- **11 mei 15.00-17.00 uur**
- **15 mei 09.00-10.15 uur** (15 min. korter i.v.m. volgende afspraak van 10.2.e)

Onderwerp: informele informatiesessie samenwerkingsmodel ProRail/NS
Wanneer: op korte termijn
Duur: anderhalf uur
Hoe: MS Teams
Deelnemers:

- 10.2.e
- 10.2.e
- 10.2.e 10.2.e @minienw.nl / (0)6 - 10.2.e
- 10.2.e 10.2.e @minienw.nl / 06-10.2.e
- 10.2.e 10.2.e @minienw.nl / 10.2.e
- Evt. 10.2.e (10.2.e @minienw.nl / 06-10.2.e
- 10.2.e
- 10.2.e 10.2.e@impact4all.nl / 06-10.2.e

Ik hoor graag of dit schikt in uw agenda?

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e
Afwezig op woensdag

NS Stations | Directie
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - DGMo
Cc:	10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp:	Gesprek over bouwsteen HSL-Zuid
Datum:	donderdag 30 april 2020 14:51:25
Bijlagen:	image001.png

Beste 10.2.e

Van 10.2.e heb ik begrepen dat het HSL-Zuid-onderzoek inmiddels is afgerond. 10.2.e en ik hadden het toen ook over de vraag of er vanuit NS behoefte is aan een gesprek met jullie – niet zozeer om nog een keer bij onze reactie op het onderzoek stil te staan, maar meer om vooruit te blikken: wat betekent dit rapport voor de keuzes waar jullie voor staan en welke input zouden wij hiervoor mee willen geven. Net als we voor de andere bouwblokken gedaan hebben.

We hebben dit intern besproken en we maken graag van de gelegenheid gebruik om met jullie hierover in gesprek te gaan. Bij de andere bouwblokken (bv. bij Open toegang vorig jaar, en bij Effecten van aanbesteden vorige week) merken we dat het goed is hierover eens wat uitgebreider met elkaar van gedachten te wisselen, zonder dat er de 'druk' van een reactie op een rapport bij komt kijken.

Gezien de doorlooptijden van het ordeningsbesluit lijkt het ons goed dit op korte termijn te plannen. Vanuit NS zullen 10.2.e 10.2.e en ikzelf aansluiten bij dit gesprek. Wat is handig qua inplannen – wellicht beginnen bij de agenda van 10.2.e bij het zoeken van opties?

Veel dank vast voor je reactie!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van:	10.2 e @prorail.nl
Aan:	10.2 e - DGB; 10 2.e @nsstations.nl
Onderwerp:	voorstel stations
Datum:	vrijdag 8 mei 2020 13:07:52
Bijlagen:	image001.jpg image002.jpg

10.2.e

Goedemorgen.

Op het tripartite overleg dat er binnenkort zal zijn is het onderwerp stations geagendeerd.

Ik begreep van 10.2.e dat jullie met een voorstel komen dat wij (jij, collega 10.2.e en ikzelf) behoren te agenderen.

- Herken jij dat?
- Is dat voorstel er?

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

06 10.2.e
Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht

10.2.e - DGMo

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 12:48
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Gesprek DOVA vanmiddag over vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden

BRW

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 21 april 2020 12:06
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS 10.2.e / 10.2.e 10.2.e IenW 10.2.e / 10.2.e)

BRW

BRW

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2020 13:39
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS (10.2.e / 10.2.e 10.2.e), IenW (10.2.e / 10.2.e)

Beste 10.2.e,

Dankje voor je bericht en goed elkaar morgen te spreken. De onderwerpen die je noemt lijken ons inderdaad nuttig.

In aanvulling daarop lijkt het ons goed stil te staan bij de samenhang tussen Effecten van aanbesteden en de andere bouwblokken waar dit onderzoek aan raakt. Bijvoorbeeld de vier lijnen uit het Regeerakkoord of het Innov- rapport. Het marktordeningsbesluit dat jullie voorbereiden, is integraal in de zin dat het een synthese is van de verschillende bouwblokken. We kunnen ons voorstellen dat de bouwblokken op punten een andere invalshoek hebben, niet helemaal aansluiten etc., en dat dit soms een lastige puzzel oplevert. We kunnen morgen dan ook stilstaan bij eventuele vragen die jullie hierover hebben en welke input behulpzaam kan zijn.

We spreken elkaar morgen!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 15 april 2020 16:08
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS (10.2.e / 10.2.e 10.2.e), IenW (10.2.e / 10.2.e)

Dag 10.2.e , 10.2.e,

Volgende week dinsdag hebben we een moment staan nav het rapport Effecten van openbaar aanbesteden in het OV.
Wij zien dit met name als een moment waarin jullie ons input mee kunnen geven voor de keuzes waar we voor staan in het vervolg.
Bijvoorbeeld daar waar het gaat over decentralisatie van regionale diensten, maar ook de aanpak en coördinatie van concessie-overstijgende onderwerpen.
Zijn er specifieke onderwerpen die jullie bij voorbaat al op de agenda willen zetten?
Dan houden we daar rekening mee.

Hartelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 8 april 2020 09:41
Aan 10.2.e 10.2.e @ns.nl'; 10.2.e - BSK

Onderwerp: Bespreken vervolg rapport Effecten openbaar aanbesteden in het OV, NS (10.2.e / 10.2.e), IenW (10.2.e / 10.2.e)
Tijd: dinsdag 21 april 2020 09:30-10:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Video call (Webex)

Dag allen,

Fijn dat we een moment hebben gevonden waarop iedereen beschikbaar is.
Hieronder de uitnodiging voor een Webex meeting op 21 april.

Hartelijke groet,
10.2.e

DEELNEMEN AAN RIJKSVIDEO VERGADERING
10.2.g

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g

Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

* * *

DEELNEMEN VIA TELEFOON
+31-10.2.g Netherlands Toll
Tik hier om oproep te starten (enkel met mobiele telefoons, hosts niet ondersteund): tel:10.2.g
10.2.g

+1-10.2.g United States Toll
Tik hier om oproep te starten (enkel met mobiele telefoons, hosts niet ondersteund): tel:10.2.g
10.2.g

Algemene inbelnummers:
10.2.g

DEELNEMEN VIA EEN VIDEOSYSTEEM OF -TOEPASSING
Kies 10.2.g @rijksvideo.webex.com
U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven
Kies 10.2.g @lync.webex.com

Kunt u niet deelnemen aan de Rijksvideo Vergadering? Neem contact op met de beheerder

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e) (ProRail)
Onderwerp: Bestuurlijk tripartiete 27 mei as.: annotatie marktordening
Datum: dinsdag 12 mei 2020 09:58:45
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e en 10.2.e
Op 27 mei staat er zoals jullie weten een bestuurlijke tripartiete gepland. Marktordening staat daar ook op de agenda. De bedoeling is dat wij onderling een korte annotatie afstemmen. Hieronder een voorzet; ik hoor graag jullie reactie!
N.B.: ik heb gekozen voor een vrij algemene annotatie waar de punten die op dat moment relevant zijn, incl. de bouwblokken, onder kunnen vallen. Dat lijkt me het meest praktisch.

a. IenW informeert NS en ProRail over de stand van zaken ten aanzien van het voorgenomen marktordeningsbesluit.

Dank vast voor jullie reactie; vanwege de planning is het fijn als dit uiterlijk morgenochtend lukt.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Opties gesprek HSL-Zuid ordening
Datum: donderdag 14 mei 2020 11:22:00
Bijlagen: image001.png

Ja, gaat goed komen. Volgende week dinsdag heb ik even een voorgesprekje ingepland, daarna zal degene die voor gaat zitten een Webex sturen.

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 11:20
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Opties gesprek HSL-Zuid ordening

Ha 10.2.e ,
Dank voor je bericht! Ik geef het door intern. Sturen jullie een Webex-link? Ik heb met Teams soms issues met mensen van buiten NS, dus Webex zou fijn zijn, maar laat maar even weten.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 11:14
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Opties gesprek HSL-Zuid ordening

Ha 10.2.e

Ja, het wordt dinsdag 26 mei van 15.30-17.00. Dank voor je geduld!
Ik laat je nog even wie voorzit. Ik ben zelf namelijk met verlof.
Hartelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 10:58
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Opties gesprek HSL-Zuid ordening

Beste 10.2.e
Weet je inmiddels al meer? Dankjewel vast!

10.2.e

> Op 11 mei 2020 om 15:43 heeft 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl> het volgende geschreven:
>
> Dag 10.2.e
> Hoop er morgen op terug te komen, heb de uitvraag bij collega's staan.
> Groet,
> 10.2.e
>
> **Van:** 10.2.e 10.2.e @ns.nl>

Verzonden: vrijdag 8 mei 2020 17:18
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Opties gesprek HSL-Zuid ordening

Hi 10.2.e
1 aanpassing hieronder in de opties, excuus!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 8 mei 2020 16:42
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Opties gesprek HSL-Zuid ordening

Beste 10.2.e
Zoals afgesproken: hieronder een aantal opties voor een call over het bouwblok HSL-Zuid. Ik geef steeds tijdvakken; laten we als het lukt daarbinnen anderhalf uur inplannen. Mocht dat niet lukken, dan kan een uur ook, maar liever eerder klaar dan uitloop ☺
Maandag 25 mei:
9.30-11.00 uur
12.00-14.00 uur
1**6**.00-17.00
Dinsdag 26 mei:
15.30-17.00 uur.
Hopelijk zit hier iets bij! Ik heb de opties voorlopig geblokt bij collega's, dus fijn als we snel de knoop door kunnen hakken.
Fijn weekend!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Logistieke samenhang en efficiënt infragebruik

18 mei 2020

Inleiding

Integratie tussen HSL en de rest van het HRN is belangrijk voor efficiënt infragebruik en onderdeel van bestaand beleid

- Door samengebruik van zeer schaarse infrastructuur bestaat er een grote mate van logistieke samenhang tussen de HSL-Zuid treindiensten en de overige HRN-treindiensten, in het bijzonder op het gebied van binnenlands vervoer en regionaal grensoverschrijdend verkeer (IC Brussel).
- Efficiënt gebruik van de schaarse infrastructuur, gegeven deze samenhang, is onderdeel van sectorbrede trajecten, zoals gesprekken over de Airportsprinter en TBOV.
- Dit geldt al op de korte termijn (bv. dienstregeling 2023), en wordt alleen maar belangrijker richting de langere termijn (TBOV), vanwege de verwachte reizigersgroei.
- Voor de optimale infrabenutting (en het beste aanbod aan de reiziger) is het belangrijk dat de IC Brussel geïntegreerd blijft in de HRN-concessie.

10.1.c

[redacted]

Analyse vervoercapaciteit in TBOV 2030

Steeds kritischer zijn met de capaciteit.
Zelfs met 6 treinen op de HSL zijn er nog capaciteitsproblemen.

- Er resteren diverse knelpunten, ook al neemt de frequentie toe naar zes treinen per uur op veel trajecten in de Randstad
- **HSL**
  - **Rotterdam-Amsterdam**
  - **Rotterdam-Breda**
- IC’s Oude Lijn tussen Leiden en Den Haag
- IC’s Arnhem-Utrecht-Amsterdam C
- IC’s en Sprinters Haarlem-Amsterdam
- Sprinters Zaandam-Amsterdam
- Sprinters Rotterdam-Woerden-Amsterdam
- Sprinter Leiden-Utrecht
- Treindienst rond Arnhem-Nijmegen



Toekomstbeeld OV 2040: verdere doorgroei van de frequenties nodig

Losse treinen rijden is niet de manier; verlies schaarse capaciteit rondom Schiphol

- Verdere doorgroei van de frequenties nodig, waardoor er nog meer druk ontstaat op de knelpunten zoals Schiphol
- Varianten in ontwikkeling
- Mogelijk meer IC's rond Schiphol, mogelijk als Sprinters vervangen worden door metro's op doorgetrokken Noord-Zuidlijn
- Zelfde mechanisme: alleen maar doorkoppelingen in Schiphol
  - Dit is ook de enige manier om efficiënt met de perronspoorcapaciteit om te gaan

Doorgaande trein



2trein halteren elk 2-3 minuten

'Losse' treinen



2 treinen keren elk in 5-10 minuten

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Datum: dinsdag 19 mei 2020 17:30:27
Bijlagen: image001.png
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Ter info.

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 17:29
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Dag 10.2.e ,
Dank voor jullie agendavoorstel.

Wat ons betreft heeft het op dit moment in de tijd vooral meerwaarde om te spreken over de algemene beleidslijn rond internationaal vervoer, en hoe jullie je daartoe verhouden. We hebben er geen bezwaar tegen als jullie daarnaast wat specifieke aandacht willen vestigen op de IC-Brussel, maar we zouden het jammer vinden als we daardoor niet toe komen aan dat bredere gesprek. Wellicht kunnen we het eerste agendapunt daarom verbreden naar 'beleidslijn internationaal vervoer'?
In dat licht zijn we ook benieuwd naar jullie eigen visie op internationaal vervoer richting 2025. We begrepen van een aantal collega's dat jullie druk bezig zijn met een strategie. Wellicht kunnen jullie een tipje van de sluier oplichten?
Ons voorstel zou daarom zijn:

1. beleidslijn internationaal vervoer
2. strategie NS voor internationaal vervoer
3. IC-Brussel
4. Juridische analyse

Verder zijn we erg benieuwd wie er vanuit jullie deelnemen? Schuift er ook nog iemand van NS International aan?
Vanuit ons zijn in ieder geval de volgende personen bij het gesprek aanwezig:

- 10.2.e (vz)
- 10.2.e
- 10.2.e / 10.2.e
- 10.2.e
- 10.2.e

Hartelijke groet, mede namens de collega's,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 11:37
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Dubbele inhoud met document 300

Dubbele inhoud met document 300

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Datum: dinsdag 19 mei 2020 11:36:40
Bijlagen: image001.png
Logistieke samenhang tbv gesprek IenW 26 mei 2020.pdf
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Beste 10.2.e ,
Volgende week praten we met jullie over de resultaten van de ordeningsonderzoeken HSL-Zuid en open toegang, en hoe verder. Ook over eerdere bouwblokken hebben wij dergelijke gesprekken met jullie gevoerd en dat was altijd een prettige manier om stil te staan bij de bevindingen en aandachtspunten die hieruit voortkomen.
Specifiek rond de HSL-Zuid hebben wij drie hoofdpunten waarvan wij het noodzakelijk achten dat ze speciale aandacht krijgen bij de besluitvorming en de uitwerking hiervan. Hier gaan we dus komende week graag op in. Het gaat om:

)pen access, specifiek t.a.v. de IC Brussel

Logistieke) Integratie van de IC Brussel in de HRN-concessie

)e juridische analyse

De meeste van deze onderwerpen kunnen we volgende week bespreken. Specifiek over punt 2, de (logistieke) integratie van de IC Brussel in de HRN concessie, sturen we jullie hierbij alvast een aantal slides die dit punt verduidelijken en aangeven wat volgens ons aandachtspunten voor de (uitwerking van de) besluitvorming zijn, die onvoldoende in het Berenschotrapport naar voren komen.
Een korte toelichting: op dit moment wordt in dienstregelingsmodellen voor de middellange termijn uitgegaan van de IC Brussel die geïntegreerd met de binnenlandse treindienst doorrijdt over het conventionele net. Deze voorziene integratie is noodzakelijk voor een optimale infrabenutting in de toekomst. De gedetailleerde logistieke informatie is lastig om aan de telefoon te beschrijven. Om deze reden sturen we jullie alvast deze informatie toe. Zie bijgaand. Zodoende kunnen we de call maximaal benutten en eventuele vragen hierover beantwoorden.
Zijn er wat jullie betreft nog aanvullende bespreekpunten voor onze call komende week? We horen het graag, ook als er naar aanleiding van de bijlage vragen zijn!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Datum: woensdag 20 mei 2020 21:07:19
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Hi 10.2.e

Dat is waar ook, veel plezier! 10.2.e en ik hebben nog wel even contact. Fijne avond nog!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet www ns nl
Twitter: https://twitter.com/NS_online
Facebook: https://www.facebook.com/nederlandsespoorwegen
LinkedIn: https://www.linkedin.com/company/nederlandsespoorwegen?trk=NUS_CO-logo
YouTube: http://www.youtube.com/ns
-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 20 mei 2020 21:06
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>;
10.2.e 10.2.e @ns nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw nl>
Onderwerp: RE: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Ha 10.2.e

Ik stuur je mail door naar 10.2.e Hij zal het gesprek voorzitten en is op de hoogte van onze mailwisseling.

BRW .

Goed gesprek toegewenst.

Hartelijke groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com) ________________________________
Van: 10.2.e 10.2.e @ns nl>
Verzonden: 20 mei 2020 20:38
Naar: 10.2.e - DGMo" 10.2.e @minienw.nl>
Cc: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienw nl>; 10.2.e
10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten

Beste 10.2.e

Dankjewel voor je reactie, goed om even de bespreekpunten af te stemmen. We hebben er natuurlijk geen bezwaar tegen het gesprek wat meer te verbreden naast de IC Brussel, maar zouden wel graag het gesprek binnen het domein houden waar het voor bedoeld is: namelijk dat van de marktordening. Zo hebben we het ook besproken in de timing van deze afspraak en zo hebben we dat met de andere bouwblokken ook gedaan.

Relevante vraag is wat ons betreft: wat zijn aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de marktordening op het gebied van internationaal vervoer? En hoe verhouden de verschillende thema's binnen de marktordening zich daarbij tot elkaar? Zie bv. ook het onderzoek van inno-V, dat gaat over ordeningsscenario's en daarbij in feite niet ingaat op internationaal vervoer: hoe zien jullie dit? Of zie onze aandachtspunten m.b.t. IC Brussel voor de (uitwerking van de) besluitvorming in mijn vorige mail.

We begrijpen dat jullie ook graag het meer inhoudelijke gesprek over internationale ambities voeren, los van de marktordening. De afspraak van dinsdag lijkt ons daar zowel qua timing en doel als qua delegatie niet het beste moment voor, dus we stellen voor om daar op een ander moment de tijd voor te nemen en een sessie voor te beleggen.

Je stelde ook voor om het over de beleidslijn internationaal vervoer te hebben – ik heb niet helemaal scherp wat je hiermee bedoelt; kan je dit toelichten en hebben jullie hiervoor specifieke vragen die jullie willen bespreken, zo ja welke?

Ons voorstel voor agendapunten zou er dan ook als volgt uitzien:

- Aandachtspunten bij (uitwerking) marktordening internationaal spoorvervoer:

o Open access t.a.v. verschillende treindiensten/afstanden

o IC-Brussel: logistieke integratie

o Evt. aanvullingen van jullie kant

- Juridische analyse

- Evt. beleidslijn internationaal vervoer (te bezien op basis van toelichting).

Tot slot, qua delegatie: er sluiten inderdaad ook twee collega's van INT aan, vanuit de logistieke/alliantiehoek: 10.2.e en 10.2.e .

Dankjewel vast voor je reactie en bel gerust bij vragen!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

[NS]

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement Laan van Puntenburg 100 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet<http://www.ns.nl> Twitter<https://twitter.com/NS_online>
Facebook<https://www facebook.com/nederlandsespoorwegen>
LinkedIn<https://www.linkedin.com/company/nederlandsespoorwegen?trk=NUS_CO-logo>
YouTube<http://www.youtube.com/ns>

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 17:29
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns nl>
Onderwerp: RE: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten

Dubbele inhoud met document 299

Van: 10.2.e 10.2.e @ns nl<10.2.e @ns.nl>>
Verzonden: dinsdag 19 mei 2020 11:37
Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw nl 10.2.e @minienw nl>>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw nl 10.2.e @minienw.nl>>;
10.2.e 10.2.e @ns nl 10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e
10.2.e @ns nl 10.2.e @ns.nl>>
Onderwerp: Gesprek 26 mei - voorzet en toelichting bespreekpunten
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Dubbele inhoud met document 300

Dubbele inhoud met document 300

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Gesprek NS Internationaal
Datum: maandag 25 mei 2020 17:29:23
Bijlagen: image001.png

Hi 10.2.e en anderen,

Dank voor de link; ik cc mijn collega's hierbij.

Vandaag heb ik nog even met 10.2.e gebeld; we kwamen op hoofdlijnen tot de volgende aanpak voor het gesprek:

- Aftrap door IenW over HSL-Zuid en ordening
- Bespreken hoe NS hier tegenaan kijkt, bv. a.d.h.v.
  - Open access t.a.v. verschillende treindiensten/afstanden
  - IC-Brussel: logistieke integratie
  - Juridische analyse

Tot morgen!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 25 mei 2020 15:41
Aan: 10.2.e - DGMo ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e
Onderwerp: Gesprek NS Internationaal

Hallo allen,

Hierbij de link voor het gesprek van morgen. @10.2.e wil jij deze verspreiden onder jouw participerende collega's? Bij voorbaat dank!

Groeten,

10.2.e

10.2.e **nodigt u uit om deel te nemen aan deze Rijksvideo Vergadering.**

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g

Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

dinsdag 26 mei 2020

15:30 | Europa (zomertijd) (Amsterdam, GMT+02:00) | 1 uur 30 minuten

Deelnemen aan vergadering

Deelnemen via telefoon

Tik om in te bellen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

+31-10.2.g Netherlands Toll

+1-10.2.g United States Toll

Algemene inbelnummers

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies 10.2.g @rijksvideo.webex.com

U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies 10.2.g @lync.webex.com

Hebt u hulp nodig? Ga naar http://help.webex.com

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - BSK
Cc:	10.2.e - BSK
Onderwerp:	Passage over groei decentrale lijnen in beantwoording Kamervragen
Datum:	vrijdag 5 juni 2020 09:38:43
Bijlagen:	image001.png

Ha 10 2.e

We hadden het deze week even over de beantwoording van de Kamervragen bij het schriftelijk overleg OV- en Taxi van 9 april. Ik benoemde toen de passage uit het CROW-KpVV-rapport “De Staat van het regionale OV 2018”. Er worden in de beantwoording van de Kamervragen gegevens uit dit rapport gebruikt, maar er zijn relevante gegevens weggevallen waardoor verwarring kan ontstaan, ook bij toekomstige besprekingen van deze brief of in het marktordeningsdebat. We hebben afgesproken dat ik het voor je op de mail zou zetten:

In de brief staat het volgende:
“Daarnaast laat de ‘Staat van het regionale ov 2018’ (CROW-KpVV) zien dat het totaal aantal OV-lijnen in 2018 met 2,4% is toegenomen. Ook is het OV-gebruik de afgelopen jaren flink gestegen, met 11,8% bij bus, tram en metro en met 30,3% bij de regionale trein. Dit maakt het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto.”

In het CROW-KpVV-rapport staat (passage die ontbreekt in de Kamerbrief, weergegeven in vet):
“Het ov-gebruik is tussen 2014 en 2018 flink gestegen, met 11,8% bij bus, tram en metro en met 30,3% bij de regionale trein, **al is die laatste groei ook deels het gevolg van de toevoeging van drie lijnen (en het schrappen van een lijn)**. Voor de aantallen instappers gelden ongeveer dezelfde percentages.”

De passage in vet is niet onbelangrijk: alleen de decentralisatie van Zwolle-Enschede verklaart al de helft van de 30,3%. Dit is ook terug te vinden in het rapport. We hebben in het kader van het bouwblokonderzoek “Effecten van aanbesteden” uitgebreid over dit soort zaken gesproken, ook in de klankbordgroepen 10.2.e kan het zich vast nog herinneren ;)). In het conceptrapport van Effecten van aanbesteden wordt gecorrigeerd voor dit punt:

In het conceptrapport Effecten van aanbesteden staat het volgende:
“In de Staat van het OV publiceert CROW-KpVV reizigerskilometers op alle lijnen in het regionale spoor voor de periode 2014 t/m 2018 (zie figuur 4.5). In deze periode is het totale aantal reizigerskilometers op regionale lijnen toegenomen met 21 procent, waarbij reizigerskilometers in 2018 gedaald zijn met 2,6% ten opzichte van 2017. In deze cijfers zitten echter nieuwe lijnen en ook zijn lijnen opgeheven. Zo zijn in de periode 2014 tot en met 2018 in Limburg twee lijnen gedecentraliseerd en overgegaan naar het regionale spoor en is de treindienst Zwolle-Enschede toegevoegd aan het beheer van provincie Overijssel. Daarnaast is de Hoekse Lijn in de MRDH onttrokken aan het spoornetwerk en overgeheveld naar de metro, en ontbreken cijfers van Arnhem - Tiel. Als we deze lijnen buiten beschouwing laten komt de groei in reizigerskilometers op de regionale lijnen uit op 7,4 procent in de periode 2014-2018.
Het aantal reizigerskilometers op het HRN laat in dezelfde periode een groei van 9% zien.”

De beantwoording van de Kamervragen is dus niet in lijn met hoe het in één van de ordeningsbouwblokken (en in het CROW-KpVV-rapport) staat. We bespraken al aan de telefoon dat het voor een eenduidig beeld goed is om in toekomstige communicatie de complete info uit CROW-KpVV of uit Effecten van aanbesteden te gebruiken.

Tot zover, bij vragen weet je me te vinden!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: Didier van de Velde | inno-V
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
Cc: 10.2.e | inno-V
Onderwerp: Re: Reactie NS op conceptrapport inno-V
Datum: dinsdag 9 juni 2020 14:20:27
Bijlagen: image001.png
Reacties op v6.2.1 (vragen NS).pdf

Beste 10.2.e en 10.2.e
Ter informatie ontvangen jullie hierbij een beknopt overzicht van onze verwerking van jullie opmerkingen op ons rapport (v6.2.1). Wij willen jullie nog bedanken voor de aandacht waarmee jullie ons rapport becommentarieerd hebben en voor de nuttige en constructieve opmerkingen die daarin opgenomen waren.
Met vriendelijke groet,

Didier van de Velde | **inno-V**
Prins Hendrikkade 170-2 | NL-1011 TC Amsterdam
M +31 10.2.e | T +31 10.2.e
10.2.e@inno-v.nl | www.inno-v.nl | route

From: 10.2.e
Date: Friday, 24 April 2020 at 11:11
To: 10.2.e , Didier van de Velde | inno-V
Cc: 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e
Subject: FW: Reactie NS op conceptrapport inno-V

Dubbele inhoud met document 287

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 24 april 2020 11:05
Aan: 10.2.e @minienw.nl'
CC: 10.2.e ; 10.2.e - BSK'
Onderwerp: Reactie NS op conceptrapport inno-V

Dubbele inhoud met documenten 287+289

Dubbele inhoud met documenten 287+289

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Kwartaaloverleg - marktordening
Datum: woensdag 10 juni 2020 15:21:00
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e
Normaliter doet 10.2.e het kwartaaloverleg, maar ik voer nu even de communicatie omdat het vooral over marktordening gaat.
Het tripartiet overleg wordt gecoördineerd door 10.2.e
Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 10 juni 2020 14:26
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Kwartaaloverleg - marktordening

Hi 10.2.e
Dank, ik kijk er ff naar. Doe jij trouwens ook het bestuurlijk tripartiete? Daar staat marktordening ook op de agenda (zie hieronder). Dank!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: woensdag 10 juni 2020 09:44
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @minienw.nl>;10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Kwartaaloverleg - marktordening

Ha 10.2.e
Zoals gisteren besproken hebben wij nog een nader punt voor de geannoteerde agenda.
Is dit wat jullie betreft prima? Altijd oké om even te bellen als je nadere vragen hebt.
Hartelijke groet,
10.2.e

Agendapunt: "Voorgenomen ordeningsbesluit en vervolg"

- IenW en NS reflecteren op de actualiteiten rondom het voorgenomen ordeningsbesluit.
- IenW geeft een toelichting op hoofdlijnen op het vervolgproces voor de nieuwe concessie. Dit proces vangt aan met een Beleidsvoornemen (BVN); na vaststelling van het BVN vangt de procedure van concessieverlening aan.
- IenW en NS spreken over het belang van het enten van de procedure van concessieverlening op gedeelde publieke belangen en op samenwerking.

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 5 juni 2020 15:01
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Kwartaaloverleg - marktordening

Hi 10.2.e en 10.2.e,

Eerder deze week had ik het met 10.2.e heel kort over het vervolg ná het voorgenomen ordeningsbesluit (of eigenlijk: na het Kamerdebat). We wisselden toen dat het goed lijkt hier in het kwartaaloverleg van 16 juni bij stil te staan. Op hoofdlijnen natuurlijk, gewoon een eerste beeld.

De voorbereiding voor dit kwartaaloverleg loopt inmiddels; daarom ben ik zo vrij een voorzet te doen voor de gezamenlijke annotatie.

Wat vinden jullie van onderstaande conceptannotatie:

Agendapunt: "Voorgenomen ordeningsbesluit en vervolg"

"IenW en NS reflecteren op de actualiteiten rondom het voorgenomen ordeningsbesluit. IenW geeft een toelichting op hoofdlijnen op hoe zij het vervolgproces voor zich ziet."

Dank vast voor jullie reactie!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: TER INFORMATIE EN ONDER STRIKT EMBARGO: Kamerbrief hoofdlijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024 en kamerbrief Midterm reviews NS en ProRail (deel 1)
Datum: donderdag 11 juni 2020 20:32:44
Bijlagen: image001.png

Hi 10.2.e en collega's,

Dank voor het toesturen van de stukken nog. Een heel pakket, we gaan het goed doornemen en spreken er graag binnenkort verder met jullie over!

Hierbij ter info ons persbericht zoals zojuist verstuurd: https://nieuws.ns.nl/reiziger-na-2024-verzekerd-van-gemakkelijke-en-comfortabele-treinreis/

Bij vragen vanzelfsprekend bereikbaar!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 11 juni 2020 15:08
Aan: 10.2.e ; 10.2.e
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: TER INFORMATIE EN ONDER STRIKT EMBARGO: Kamerbrief hoofdlijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024 en kamerbrief Midterm reviews NS en ProRail (deel 1)

Beste 10.2.e 10.2.e,

De afgelopen jaren hebben we intensief contact gehad over de voorgenomen integrale besluitvorming over de marktordening op het spoor. Jullie hebben ons constructief bijgestaan door het leveren van veel informatie en zitting te nemen in klankbordgroepen bij onderzoeken. Vandaag komt al dit werk tot een resultaat als onze staatssecretaris de Kamer informeert over de hoofdlijnen van haar besluit. Wat ons betreft betekent dit besluit niet het einde van de samenwerking maar markeert het eerder een nog intensievere samenwerking in de uitwerking en implementatie van het voorgenomen besluit. Wij zien daar in ieder geval erg naar uit en we willen jullie enorm bedanken voor de goede en prettige samenwerking tot nu toe.

Hierbij ontvangen jullie **onder strikt embargo en ter informatie** de Kamerbrief met de hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor inclusief de onderliggende onderzoeken. Tegelijkertijd ontvang je ook de Kamerbrief met de midterm reviews van NS en ProRail (en alle onderliggende onderzoeken), **eveneens ter informatie en onder strikt embargo**. (die ontvang je in de volgende mail vanwege omvang van beide bijlagen)

Het embargo geldt tot aan **verzending van deze brieven aan de Tweede Kamer rond 20.00 vanavond**. Pas als de brieven openbaar beschikbaar zijn op rijksoverheid.nl of de site van de Tweede Kamer vervalt het embargo.

Onze woordvoerder heeft contact met jullie woordvoerders. Onze directeur 10.2.e zoekt zometeen contact met Anne Hettinga/John Voppen/Roger van Boxtel(10.2.e) om de hoofdlijnen van met name de integrale besluitvorming over de marktordening nader toe te lichten.

Uiteraard geven wij jullie ook heel graag een nadere toelichting, vandaag of later deze week.

Een zeer hartelijke groet,

10.2.e (brief marktordening)
10.2.e (brief MTR)

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (ProRail); 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (ProRail); 10.2.e (ProRail); 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Integraal besluit marktordening spoor
Datum: vrijdag 12 juni 2020 15:08:46

Hoi 10.2.e

Dank voor het doorsturen! Ik had gisteravond al een heleboel gelezen; veel aandacht voor stations, daar gaat ons werk als werkgroep een mooie bijdrage aan leveren!

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: Friday, June 12, 2020 10:12 AM
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e @gelderland.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @provincie-utrecht.nl>; 10.2.e 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @noord-holland.nl>; 10.2.e 10.2.e @arcadis.com>; 10.2.e 10.2.e @prvlimburg.nl>; 10.2.e 10.2.e @arriva.nl>; 10.2.e 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e 10.2.e @drenthe.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e 10.2.e @noord-holland.nl>; 10.2.e 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e 10.2.e @utrecht.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: Integraal besluit marktordening spoor

Dag kernteam,

Ongetwijfeld hebben jullie gisteravond of vandaag al eea op het nieuws gehoord over het voornemen om de concessie voor het HRN weer aan NS te gunnen.
Gisteravond is het integrale besluit marktordening spoor gepubliceerd. De staatssecretaris gaat hier op 29 juni met de Kamer over in de debat.

Het besluit omvat echter veel meer, ook stations maken er onderdeel van uit.
Daarom raad ik jullie aan om het volledige besluit te lezen. Dat is terug te vinden op:
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/11/hoofdlijnen-integrale-besluit-marktordening-op-het-spoor-na-2024

Op hoofdlijnen in mijn eigen woorden:
- Huidige verdeling verantwoordelijkheden tussen ProRail en NS Stations blijft grotendeels gelijk, zij het met het doorvoeren van verbeteringen die ook blijken uit het onderzoek van RHDHV: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/11/bijlage-4-eindrapport-ordening-stations-rhdhv
- IenW gaat een beleidsvisie ontwikkelen mbt de publieke doelen op stations (de *Stationsagenda)* en hier meer op sturen

Ik ben in elk geval blij dat stations zo'n prominente rol krijgen, het belang ervan wordt benadrukt en ook de ontwikkeling naar volwaardige knooppunten/hubs.
Benieuwd hoe jullie er tegen aan kijken!

Hartelijke groet,
10.2.e

Senior beleidsmedewerker OV-Keten
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie OV & Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
....
M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo; 10.2.e - DGB; Boxtel van, Roger RHLM; Rintel, Marjan MEF; 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Agenda Kwartaaloverleg 16 juni 2020 NS IenW
Datum: vrijdag 12 juni 2020 10:01:13
Bijlagen: image001.png
Agenda kwartaaloverleg 16 juni 2020.pdf
Bijlage 1. Verslag kwartaaloverleg NS - IenW 1 april - definitief.pdf
Bijlage 2. hoofdlijnen-integrale-besluit-marktordening-op-het-spoor-na-2....pdf
Bijlage 3. midterm-reviews-van-de-concessies-van-ns-en-prorail-en-de-int....pdf

---

Dag allen,

Op dinsdag 16 juni staat er een Kwartaaloverleg NS-IenW Q2 gepland. Bijgaand de agenda.
Het overleg zal plaatsvinden via 'Webex'. IenW stuurt hiervoor een link met codes toe.

Hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

M 06 10.2.e

NS Groep | Stakeholdermanagement & Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025 | 3500 HA | Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Agenda Kwartaaloverleg Q2

16 juni 2020, 16:00 - 17:30 uur, Telefonisch/Webex

Genodigden 10.2.e 10.2.e Roger van Boxtel, Marjan Rintel, 10.2.e

1. **Opening en mededelingen**

a. Vaststellen verslag Q2 overleg (Bijlage 1)

2. **Covid-19 actualiteiten**

BRW

3. **Omgang sturing en handhaving i.r.t. covid-19**

BRW

4. **Voorgenomen ordeningsbesluit en vervolg** (Bijlage 2)
   - IenW en NS reflecteren op de actualiteiten rondom het voorgenomen ordeningsbesluit.
   - IenW geeft een toelichting op hoofdlijnen op het vervolgproces voor de nieuwe concessie. Dit proces vangt aan met een Beleidsvoornemen (BVN); na vaststelling van het BVN vangt de procedure van concessieverlening aan.
   - IenW en NS spreken over het belang van het enten van de procedure van concessieverlening op gedeelde publieke belangen en op samenwerking.

5. **MTR** (Bijlage 3)

   NS en IenW bespreken de laatste s.v.z. en het verdere proces.

6. **Afsluiting en wvttk**

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e (ProRail)
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Stations
Datum: dinsdag 16 juni 2020 17:04:23

---

dag 10.2.e en 10.2.e
goed dat ik ieder van jullie zonet even gesproken heb en mooi dat het jullie ook een goed idee lijkt om samen even beelden te wisselen over o.a. 'stations-passage' uit de marktordeningsbrief voor de toekomst van het spoor als ook de stand van zake m.b.t. samenwerkingsmodel tussen ProRail en NS Stations. Ik schat in dat we aan een uurtje videobellen wel genoeg zouden moeten hebben voor nu.
10.2.e en ik zouden op de volgende momenten kunnen:
Maandag 22 juni: 10.30 -11.30 uur
Maandag 22 juni: ergens tussen 12 – 16 uur
Dinsdag 23 juni: 9 – 10 uur
Dinsdag 23 juni: 13-14 uur
Graag even reactie wat jullie het beste uitkomt zodat ik een moment kan prikken en een uitnodiging kan sturen om via WebEx te overleggen.
Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10 2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10 2.e @minienw.nl

Datum
5 april 2020

Verslag

Betreft	Kwartaaloverleg NS - IenW
Vergaderdatum	1 april 2020
Vergadertijd	14:15 - 15:30
Vergaderplaats	Telefonisch
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e (IenW), Roger van Boxtel, Marjan Rintel, 10.2.e (NS)

1. Stand van zaken COVID-19/Coronavirus

Gesprekken steun decentrale vervoerders

- BRW
-
-

Financiële ondersteuning NS

- BRW
-
-
-
-

BRW [redacted]

Operationele gevolgen

- BRW [redacted]

Verbinding Amsterdam - Parijs.

- BRW [redacted]

2. Ordening en MTR.

MTR

- NS en IenW bespreken de reactie van de minister op het MTR voorstel van NS. NS geeft aan de verhouding tussen de bijdrage van NS en die IenW aan sociale veiligheid erg scheef te vinden.
- Daarnaast spreekt NS haar onvrede uit over het proces rondom het vaststellen van waarden op de nieuwe KPI's.
- IenW betreurt dit beeld, en ziet de dakpanconstructie als reguliere procedure. Bij elke nieuwe KPI moet worden bezien of deze werkt in de praktijk en moet de meetmethode worden gevalideerd. IenW hecht waarde aan een positief oordeel van het LOCOV en een audit op de nieuwe KPI's.

➔ IenW zal het ongemak van NS ter sprake brengen in het gesprek met de minister op woensdag 8 april 2020.

Marktordening

- NS geeft aan het finale rapport t.a.v. stations te hebben ontvangen, en spreekt de hoop uit dat het gedeelde voorstel van NS en ProRail door IenW wordt omarmd. NS deelt daarnaast haar zorgen t.a.v. optimisme over grensoverschrijdende verbindingen, en benadrukt het belang deze onderdeel te houden van de HRN-concessie.
- NS wil graag in de gelegenheid gesteld worden een feitencheck uit te voeren op het onderzoek van Inno-V naar aanbesteden of onderhands gunnen.

➔ IenW zal dit verzoek van NS aankaarten in het gesprek met de minister van M&W op 8 april.

- IenW schetst de voorlopige planning van het marktordeningsbesluit. IenW verwacht nog voor de zomer het besluit in de ministerraad te bespreken en het debat hierover in de Kamer te voeren. Er wordt gekoerst op de presentatie van een integraal besluit.
- NS geeft aan input te hebben geleverd op het afwegingskader en vraagt zich af wat hiermee gedaan is.

➔ IenW komt hier op terug.

<u>ZBO vorming</u>

BRW

<u>Decentralisatie</u>

- NS vraagt naar discussie ihkv reikwijdte van HRN. IenW geeft aan dat de gesprekken met noordelijke regio's nog lopen. De minister van MenW zal zelf het besluit op hoofdlijnen met NS delen.

Verslag Kwartaaloverleg Q2 2020

16 juni 2020

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aanwezig 10.2.e 10.2.e, 10.2.e, Marjan Rintel, Tjalling Smit, 10.2.e

1. Opening en mededelingen

BRW

BRW

a. Ongeluk Hooghalen

BRW

2. Ordeningsbesluit en vervolg (Bijlage 2)

- *IenW en NS reflecteren op de actualiteiten rondom het ordeningsbesluit.*
- *IenW geeft een toelichting op hoofdlijnen op het vervolgproces voor de nieuwe concessie. Dit proces vangt aan met een Beleidsvoornemen (BVN); na vaststelling van het BVN vangt de procedure van concessieverlening aan.*
- *IenW en NS spreken over het belang van het enten van de procedure van concessieverlening op gedeelde publieke belangen en op samenwerking.*

NS bedankt IenW voor de brief. Het beeld van NS is dat er hier en daar toch wat onvrede is over het marktordeningsbesluit, voornamelijk in de hoek van regionale vervoerders. NS is benieuwd hoe IenW daar tegenaan kijkt richting het Kamerdebat en vraagt IenW of zij noodzaak ziet tot bijstelling. Daarnaast wil NS in dit gesprek ook met IenW het vervolgproces bespreken.

IenW geeft aan dat nooit alle partijen tevreden kunnen worden gesteld, dat is inherent aan een goed besluit. IenW verwacht niet dat het besluit nog wordt bijgesteld. Er kunnen natuurlijk nog aanpassingen plaatsvinden door bijv. moties, maar het beeld van IenW is dat er een heel uitgebalanceerd pakket voorligt. Ook ten aanzien van het ‘ademend stelsel’ geeft IenW aan dat wat in de brief staat hun inziens zo blijft. De staatssecretaris zal met 10 rapporten de Kamer ingaan, waarop allerlei intelligente vragen zullen komen. IenW zal na de zomer met een reactie komen. Er is daarmee voldoende tijd deze op een gedegen manier te beantwoorden. NS is blij te horen dat er in de kern van het pakket geen grote wijzigingen worden verwacht.

NS vraagt hoe het tijdspad van de vervolgstappen eruit ziet. IenW geeft aan dat eind 2023 de nieuwe concessie gereed moet zijn. Eerst zal er een beleidsvoornemen komen. Het jaar daarop volgt een programma van eisen, en daarna de concessie.

NS geeft aan het opvallend te vinden dat er in de brief niks wordt gezegd over de duur van de volgende concessieperiode en vraagt of hier speciale redenen voor zijn waarom dat niet is benoemd? IenW geeft aan dat deze vraag momenteel nog in het midden ligt. Aankomende tijd moet hier uitwerking aan worden gegeven. Het vraagstuk dat hier onder ligt is: voldoende prikkeling vs. voldoende zekerheid voor investeringen.

IenW vraagt hoe NS dit voor zich ziet, en hoopt dat NS en IenW elkaar kunnen vinden op de inhoud. NS geeft aan dat deze vraag te maken heeft met de doorlooptijd van investeringen, maar bijv. ook met marktconformiteit. NS hecht waarde aan een volwassen relatie tussen concessiehouder en concessieverlener en zou graag het gesprek bilateraal willen hebben met IenW hoe dit te doen. NS geeft aan dat er ook een programma van eisen moet komen wil waken voor een overpromise - underdeliver situatie. NS stelt voor om t.a.v. onderwerpen over de as van de concessie, vooral samen zonder adviesbureaus ertussen, dat gesprek te voeren. IenW deelt het belang bilateraal in gesprek te gaan en uit te kruisen welke thema's spelen en elkaar te voeden met feitelijke informatie. De exacte invulling van het proces zal t.z.t. nog worden vormgeven. IenW geeft aan dat zij voor de volgende stap, het beleidsvoornemen, in gesprek treed andere met belanghebbenden.

3. Covid-19 actualiteiten

BRW

BRW

4. Omgang sturing en handhaving i.r.t. covid-19

BRW

BRW

BRW

5. **MTR (Bijlage 3)**

BRW

IenW geeft aan dat de brief naar de Kamer is. BRW

6. **Afsluiting en wvttk**

BRW

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Aanvulling: Reactie datumopties: Stations
Datum: woensdag 17 juni 2020 15:03:11
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e
Ik heb zonet een uitnodiging gestuurd naar 10.2.e en 10.2.e voor komende maandagmiddag tussen 13.30 en 14.30 uur.
Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 17 juni 2020 14:52
Aan: 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e 10.2.e (ProRail)
Onderwerp: Aanvulling: Reactie datumopties: Stations

Beste heer 10.2.e
In aanvulling op onderstaande mail; ik zie dat u de afspraakbevestiging nog niet verzonden heeft. Zou u deze dan toch op een ander moment in kunnen plannen, namelijk op maandagmiddag tussen 13.30 - 15.00 uur?
Alvast bedankt.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e
Afwezig op vrijdag in de oneven weken

NS Stations | Team Vervoerders | Team Programma Media
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 17 juni 2020 14:05
Aan: 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Reactie datumopties: Stations

Beste heer 10.2.e

Namens 10.2.e en 10.2.e beantwoord ik uw mail.
Zij kunnen beiden maandag 22 juni van 10.30 – 11.30 uur. De andere opties zijn bij 10.2.e helaas niet mogelijk.

We zien de afspraakbevestiging graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

06 10.2.e
Afwezig op vrijdag in de oneven weken

NS Stations | Team Vervoerders | Team Programma Media
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 17:04
Aan: 10.2.e 10.2.e (ProRail)
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Stations

dag 10.2.e en 10.2.e,
goed dat ik ieder van jullie zonet even gesproken heb en mooi dat het jullie ook een goed idee lijkt om samen even beelden te wisselen over o.a. 'stations-passage' uit de marktordeningsbrief voor de toekomst van het spoor als ook de stand van zake m.b.t. samenwerkingsmodel tussen ProRail en NS Stations. Ik schat in dat we aan een uurtje videobellen wel genoeg zouden moeten hebben voor nu.
10.2.e en ik zouden op de volgende momenten kunnen:
Maandag 22 juni: 10.30 -11.30 uur
Maandag 22 juni: ergens tussen 12 – 16 uur
Dinsdag 23 juni: 9 – 10 uur
Dinsdag 23 juni: 13-14 uur
Graag even reactie wat jullie het beste uitkomt zodat ik een moment kan prikken en een uitnodiging kan sturen om via WebEx te overleggen.
Gr. 10.2.e

sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde
W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e (ProRail)
Onderwerp: Stations

Dag 10.2.e en 10.2.e

Dit moment komende maandag om met elkaar over stations te spreken.

Enerzijds vanuit de stationspassage uit de brief die onze Staatssecretaris naar de TK heeft gestuurd en anderzijds de stand van zake mbt voorstel voor verbetering van de onderlinge samenwerking tussen ProRail en NS Stations.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directoraat Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienw.nl 10.2.e @minienw.nl>

T +31 (0)6 - 10.2.e

P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D, stationszijde

W reguliere werkdagen: ma - di - wo - do

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g

Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

Deelnemen aan vergadering 10.2.g

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)
+31 10.2.g <tel 10.2.g Netherlands Toll
+1 10.2.g <tel 10.2.g United States Toll

Deelnemen via telefoon
+31 10.2.g Netherlands Toll
+1 10.2.g United States Toll
Algemene inbelnummers 10.2.g

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing
Kies 10.2.g @rijksvideo.webex.com <10.2.g @rijksvideo.webex.com>
U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies 10.2.g @lync.webex.com <10.2.g @lync.webex.com>

Als u een host bent, kunt u hier 10.2.g bekijken.

Hebt u hulp nodig? Ga naar http://help.webex.com <http://help.webex.com>

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Doorspreken marktordeningsbrief met NS
Datum: donderdag 18 juni 2020 14:10:00

Dat kan zeker. 10.2.e zou nog kijken wie er verder aanwezig zouden zijn vanuit NS.

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 13:19
Aan: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Doorspreken marktordeningsbrief met NS

Ha 10.2.e en 10.2.e,
Wij spreken aankomende maandag met NS Stations + PR. Is het niet verstandiger om 10.2.e daar ook voor uit te nodigen en het daar over de stationsagenda te hebben ipv op donderdag.
Weet jij trouwens wie er namens NS verder bij zijn 10.2.e
Gr. 10.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 13:09
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: Doorspreken marktordeningsbrief met NS
Tijd: dinsdag 23 juni 2020 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Zie link

Allen,
Afgesproken met 10.2.e om op dit moment de marktordeningsbrief door te lopen zodat we hier en daar nadere toelichting kunnen geven. NS is vooral benieuwd bij gedachte achter:

- Uitgangspuntenkader
- Stationsagenda
- Ontbreken termijn concessie.

Als het goed is kan iedereen.
Groet, 10.2.e
Wachtwoord: 10.2.g

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g
Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

Deelnemen aan vergadering

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)
+31-10.2.g Netherlands Toll
+1-10.2.g United States Toll

Deelnemen via telefoon
+31-10.2.g Netherlands Toll

+1-10.2.g United States Toll
Algemene inbelnummers

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing
Kies 10.2.g @rijksvideo.webex.com
U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies 10.2.g @lync.webex.com

Als u een host bent, kunt u hier hostinformatie bekijken.

Hebt u hulp nodig? Ga naar http://help.webex.com

Verslag kernteam Ketens en Knopen 6/7

Aanwezig: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e

Actielijst
De actielijst en planning staan op de samenwerkruimte (zie: https://www.samenwerkruimten.nl/teamsites/ketensenknopen/Documenten/Forms/AllItems.aspx).
Voortaan worden alle afspraken en acties uit het kernteamoverleg niet meer in de verslagen verwerkt, maar in deze online actielijst. De acties uit het vorige kernteamoverleg zijn allen opgevolgd. De acties uit de werkstromen Ontwikkelagenda en Data lopen wat achter op oorspronkelijke planning.

Terugkoppeling Bestuurlijk Overleg (Bijlage 2)
BRW

Terugkoppeling CROW 2-daagse knooppunten en mobiliteitshubs
BRW

Stationsagenda
Zie: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/11/hoofdlijnen-integrale-besluit-marktordening-op-het-spoor-na-2024
Kernteam had gevraagd om meer toelichting over de impact van de Stationsagenda op ons traject.
10.2.e licht toe dat over de precieze invulling van de Stationsagenda nog gesproken wordt. Bovendien wordt in september nog over het integrale marktordeningsbesluit gedebatteerd in de Tweede Kamer, voordat deze definitief wordt.
Het idee achter de Stationsagenda nu is dat het een instrument van het Rijk (IenW en Financien) wordt dat een visie bevat op stations en doelen/indicatoren waaraan de prestaties van stations afgemeten kunnen worden. Het vormt hiermee een afsprakenkader en sturingsmiddel tussen Rijk en ProRail/NS Stations. Uiteraard is het wel het idee om de agenda in samenspraak met alle partners en belanghebbenden bij stations (ProRail, NS Stations, vervoerders, regionale overheden, reizigers en gebruikers) op te stellen.
10.2.e zal vanuit IenW een rol hebben in de Stationsagenda en de samenhang met het kernteam Ketens en Knopen en de Ontwikkelagenda bewaken. Zij heeft nu ook intern voorgesteld om de Stationsagenda af te leiden van de doelen voor knooppunten in de Ontwikkelagenda en zo de link te leggen.

Er wordt opgemerkt door kernteamleden dat het jammer is dat het voornemen voor een Stationsagenda nog niet eerder met het kernteam is gedeeld 10.2.e reageert hierop dat dit voortkomt uit voorzichtigheid rondom het delen van elementen uit het marktordeningsbesluit voordat deze naar buiten konden. Vanaf nu zal het gelukkig wel meer een gezamenlijk traject worden.

Deze Stationsagenda biedt kansen voor het kernteam. Stations krijgen extra aandacht en is daardoor een mooi instrument om stations en dus knooppunten verder op de agenda te zetten. 10.2.e merkt op dat dit ook averechts kan werken voor niet-spoorse knooppunten en dat deze meer gaan achterlopen, ook qua investeringsniveau. Hier moeten we voor waken.

Het kernteam vraagt om een aparte sessie te plannen om de samenhang tussen de twee agenda's te bespreken. 10.2.e geeft aan dat dit een goed idee is wanneer de plannen rondom de Stationsagenda iets meer uitgekristalliseerd zijn (september).

Capaciteit penvoerderschap

BRW

Regiodag/Nieuwsbrief (Bijlage 3)

BRW

Werkstroom Onderzoeken B

Stand van zaken onderzoeksrapporten (Bijlage 4)

De definitieve onderzoeksrapporten zijn allemaal in de komende 2 weken beschikbaar. Er zijn geen vragen specifiek voor de verdiepende onderzoeken, twee aspecten worden algemeen besproken:

Fiets parkeren: BRW

BRW

Kostenraming. BRW

Communicatie betrokkenen
In het trekkersoverleg kwam naar voren dat er behoefte is aan een communicatie boodschap richting alle betrokken partijen in de verdiepende onderzoeken. 10.2.e doet een voorstel en deelt dit met alle trekkers. In deze algemene brief ligt de focus vooral ook op hoe nu verder en de rol van de partijen hierin.

Heidag Onderzoeken
Om alle kennis en resultaten uit de onderzoeken bij elkaar te brengen wordt er voorgesteld om via een Heidag hier mee te beginnen. Er wordt positief gereageerd door het kernteam op dit voorstel. Om snel een slag te maken wordt er een datumprikker verstuurd.

Naast de trekkers van de verdiepende onderzoeken zullen hier in elk geval bij aanwezig zijn:

- (Evt. enkele andere betrokkenen bij de onderzoeken die goed in staat zijn het grotere perspectief te overzien)
- CRA
- 10.2.e 10.2.e en
- Vertegenwoordigers uit de werkgroep Ontwikkelagenda.
- Bureau dat penvoerderschap gaat doen

Overige kernteamleden mogen uiteraard ook aansluiten als zij beschikbaar zijn en mee willen denken en praten.

10.2.e verstuurt hiervoor een datumprikker.

Werkstroom Ontwikkelagenda
Tussenstand (Bijlage 5)
BRW

Indeling knooppunten voor Ontwikkelagenda (Bijlage 6)
BRW

BRW

Toplijstjes regio's

BRW

Werkstroom Data
Casus reizigersdata Leiden

BRW

Stand van zaken data-inventarisaties (intern) ProRail en NS Stations

BRW